

ZEITSCHRIFT FÜR

# GEO POLITIK

XVII. JAHRGANG 1940

11.

HEFT/NOVEMBER

**Südosten, — Europa näher gerückt**

**März: Craiova und Wien**

**Urban: Albanien — ein verkannter Raum**

**Bauer: Die türkische Wehrmacht und wir vor dem Weltkriege**

**Barten: Verkehrswege und Verkehrsmittel in Bulgarien**

**Hartig: Die Bagdadbahn — Idee und Verwirklichung**

**Muck: Geopolitik der Luftwaffe**

---

**Berichte — Kurznachrichten — Schrifttum**



# ZEITSCHRIFT FÜR GEOPOLITIK

verbunden mit der Zeitschrift

WELTPOLITIK UND WELTWIRTSCHAFT

begründet von

Professor Dr. KARL HAUSHOFER und Professor Dr. ERICH OBST

Herausgegeben von

**Dr. KARL HAUSHOFER**

Generalmajor a. D., o. Professor an der Universität  
München O 27, Kolberger Straße 18, Fernsprecher 480 444

**SCHRIFTFÜHRUNG:**

Kurt Vowinkel, Heidelberg, Wolfbrunnenweg 36

Fernsprecher: Heidelberg 3742

**Manuskript- und Buchzusendungen werden an die Schriftleitung erbeten**

**XVII. JAHRGANG / HEFT 11 / NOVEMBER 1940**

## INHALTSVERZEICHNIS

### AUFSÄTZE

Josef März: Craiova und Wien .....	511—515
M. Urban: Albanien — ein verkannter Raum .....	516—519
Helmuth Bauer: Die türkische Wehrmacht und wir vor dem Weltkrieg .....	520—526
H. Barten: Verkehrswege und Verkehrsmittel in Bulgarien .....	527—542
Paul Hartig: Die Bagdadbahn — Idee und Verwirklichung .....	543—547
Otto Muck: Geopolitik der Luftwaffe .....	548—551

### BERICHTE

***: Streiflichter auf den atlantischen Raum .....	552—556
Karl Haushofer: Bericht aus dem indopazifischen Raum .....	556—560
Kurznachrichten .....	561—563

### SCHRIFTTUM

Josef März: Volksgruppen, ihr Recht und ihr Raum .....	563—566
Rupert von Schumacher: Büchertafel .....	567—568

### ANSCHRIFTEN DER MITARBEITER DIESES HEFTES:

Dr. H. Barten, Warne / Bulgarien, Dt. Schule — Dr. Helmuth Bauer, z. Z. Berlin N 65, Müller Str. 97 —  
Dr. Paul Hartig, Berlin-Grünwald, Cunostr. 49 — Prof. Dr. Karl Haushofer (AfG), München O 27, Kol-  
berger Str. 18 — Dr. habil. Josef März (AfG), Dozent an der deutschen Karls-Universität, Prag VII,  
Winzer Str. 15 — Dipl.-Ing. Otto Muck, Uffing a. Staffelsee, Murnauer Str. 123 — Rupert von Schu-  
macher (AfG), Berlin-Lankwitz, Melanchthonstr. 8 a — Dr. M. Urban, Stuttgart, Ecklenstr. 7

Die Bezeichnung (AfG) hinter dem Namen bezeichnet die Mitgliedschaft des Verfassers in der Arbeitsgemeinschaft für Geopolitik

**Preis:** Vierteljahr RM 5.50 / Studenten u. Mitglieder d. AfG. RM 4.40 / Einzelne RM 2.— / Jahrg. m. Inhaltsv. RM 22.—  
Gebunden (2 Bände) RM 28.— / Register für den Jahrgang RM —.90 / Inhalts-  
verzeichnis kostenlos / Einbanddecke für den Halbjahresband RM 2.—

Postcheckkonten: Kurt Vowinkel Verlag / LUDWIGSHAFEN 124 61 / Wien 559 18

**KURT VOWINKEL VERLAG / HEIDELBERG / WOLFSBRUNNENWEG 36**



## JOSEF MÄRZ

### Craiova und Wien

#### Verluste und Gewinn

Von dem Verfasser, der seit Jahren die Fragen Südosteuropas bearbeitet und seit kurzem an der Deutschen Karls-Universität Prag lehrt, erscheint in Kürze ein neues Buch: „Gestaltwandel des Südostens“ im Frundsberg-Verlag, Berlin, das die vielfältigen politischen, geschichtlichen und wirtschaftlichen Probleme dieses Erdraums in einer Gesamtschau behandelt. Wir geben einige Absätze aus dem Buch.

Die Schriftleitung.

Bei der Abschätzung der Vorteile, die sich für Bulgarien aus der Rückgewinnung der Süddobrukscha ergeben, ist zu berücksichtigen, daß gegenüber 1910 zwei Veränderungen eingetreten sind: die Bevölkerung hat absolut zugenommen, und die rumänische Agrarreform, die den Bulgaren ein Drittel ihres Grundeigentums weggenommen hat, hat den Getreideüberschuß verringert. Übrigens ist auch so die Besitzverteilung anders als in Bulgarien selbst.

In der Süddobrukscha sind nicht weniger als 32,2 v. H. des Bodens Großbetrieb, in Bulgarien selbst nur 9,9. Die Betriebsgröße von 5 bis 50 Hektar umfaßt in Bulgarien 58,2 v. H., in der Süddobrukscha aber mehr, 67,7 v. H. Der Kleinbesitz unter 5 Hektar ist in der Süddobrukscha seltener als in Bulgarien: 9,6 gegen 22,4 v. H. Der Durchschnittsbesitz ist in Bulgarien 4,5 Hektar, in der Süddobrukscha 10. Mit diesen Zahlen ist angedeutet, daß die Landwirtschaft in der Süddobrukscha rationeller betrieben werden kann. Tatsächlich verwendet sie auch mehr Maschinen und zieht zur Erntezeit 40—50 000 Saisonarbeiter aus Gebirgsgegenden des Balkans an. 5350 qkm des Bodens der Süddobrukscha sind Getreideland, 1070 Wald, 678 Weide, 560 Odland, See und Sumpf, ein geringer Rest dient dem Weinbau. Obwohl der Gebietszuwachs nur 7525 qkm oder 7,8 v. H. der Gesamtfläche des bisherigen Bulgariens erreicht, auch die Bevölkerung nur um 6,5 v. H. steigen wird und ihre Dichte etwa 45 gegen 63 im eigentlichen Bulgarien ausmacht, erhöht sich z. B. die Weizenproduktion Bulgariens um volle 14 v. H., wenn die Durchschnittsernten um 1910 zugrunde gelegt werden.

Die Süddobrukscha bringt Bulgarien eine zusätzliche Roggenernte von 45 v. H. Es wurden zuletzt 108 000 t Roggen und 156 000 t Weizen eingebracht. Auch Mais und Gerste erhöhen die bulgarische Gesamternte darin um 11 bzw. 18 v. H.

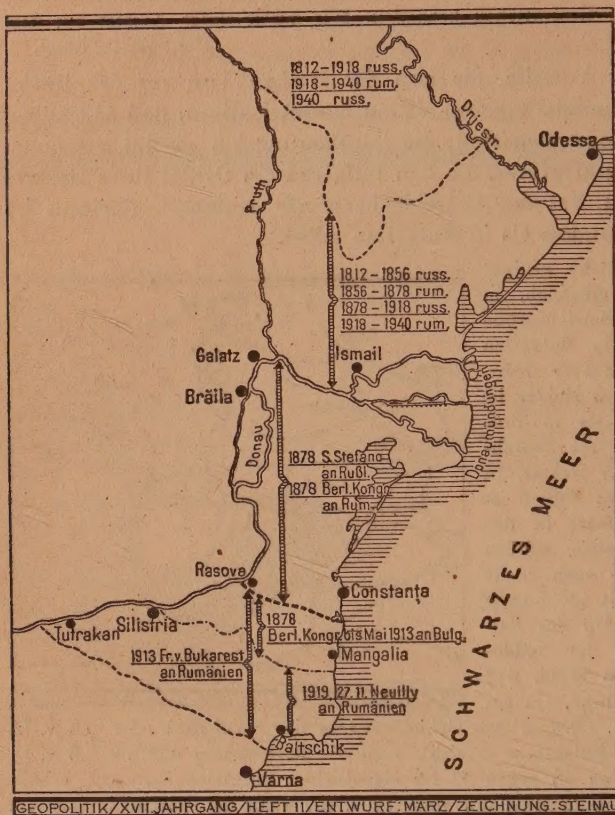
Der Boden wird in Bulgarien zu 42, in der Süddobrukscha dagegen weit besser, zu 69 v. H., genutzt, davon entfallen 37 v. H. auf den Getreidebau. Der Außenhandel Bulgariens wird sich um rund 16 v. H. vermehren, und zwar von  $6\frac{1}{2}$  auf 7 Milliarden Lewa, da der Ausfuhrüberschuß der Süddobrukscha mit rund  $2\frac{1}{2}$  Millionen Doppelzentnern fast der gesamten Getreideausfuhr Bulgariens gleichkommt, die bulgarische Volkswirtschaft eine Wertsteigerung ihrer Produktion um rund 1 bis  $1\frac{1}{2}$  Milliarde Lewa jährlich buchen können.

Außerdem gewinnt die an sich noch bescheidene Industrie Bulgariens einen neuen und einigermaßen kaufkräftigen Absatzmarkt, und die Bodenschätze der Süddobrukscha, Kaolinerde und noch nicht erschlossene Steinkohlenfelder, bedeuten eine Bereicherung der Erzeugungsgrundlagen.





Bulgarien hat sich verpflichtet, 450 Millionen Lewa an Rumänien zur Ablösung rumänischen Staatsbesitzes zu zahlen, und wird große Aufwendungen machen müssen, um den Verkehr zu verbessern. So sollen vor allem acht Landstraßen gebaut werden, darunter Russe—Silistria, Baltschik—Warna. In beiden letztgenannten Schwarzmeerhäfen und in den Donauhäfen Silistria und Tutrakan werden neue Anlagen geschaffen werden. Durch Baltschik waren vor der Abtretung von 1919 sieben Zehntel der bulgarischen Getreideausfuhr gegangen.



Die Grenzveränderungen in der Dobruđa seit 1812

Bulgarien rechnet mit folgenden Zahlen:

Die ungefähr 420 000 Köpfe, die die Süddobruđa gegenwärtig zählt, verringert um die abgewanderten Rumänen und Türken, werden nach der Zuwanderung von etwa 50 000 Bulgaren aus der rumänisch bleibenden Norddobruđa auf etwas über 300 000 Seelen vermindert sein. Die Bulgaren hinterlassen bei ihrer Umsiedlung an 110 000 Hektar in der Norddobruđa und sollen die gleiche Fläche in ihrer neuen Heimat, in ihrem eigenen Staat, wiederbekommen. Die Rumänen hinterlassen in Bulgarien aber an 220 000 Hektar. Das ist schon ein Überschuß von 110 000 Hektar zugunsten des bulgarischen Staates, wozu aber noch an 170 000 Hektar durch die Abwanderung der Türken und in Gestalt bisherigen rumänischen Staatsbesitzes zu rechnen sind. Das sind zusammen 280 000 Hektar. Nach Ansiedlung der 50 000 rückgewanderten Bulgaren bleiben dem bulgarischen Staat noch etwa 10 000 gut ausgestattete Bauerngüter, die neu besetzt werden müssen, und diese verkörpern einen Wert von rund  $1\frac{1}{2}$  Milliarde Lewa, was mehr ist als die Summe, die Bulgarien den Rumänen als Ablösung zahlt. Bulgarien übernimmt

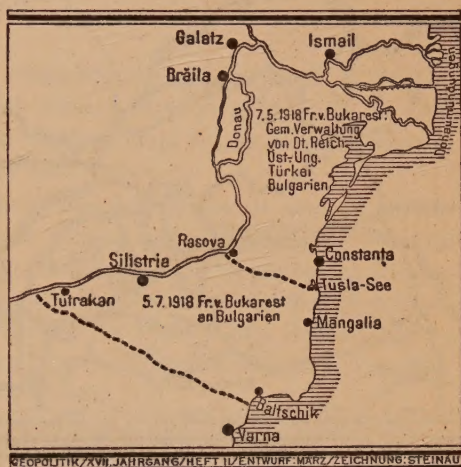


außerdem nicht die Staatsschuld, die Rumänien einging, als es die Ländereien der abziehenden Türken aus der Dobrudscha übernahm. Damit ist also gesagt, daß Bulgarien sehr vorteilhaft abschneidet.

Unbestreitbar ist das ungarische Bürgertum in den siebenbürgischen Städten kräftiger, lebendiger und gebildeter als der Durchschnitt in der Landstadt des Tieflandes. Von den Siebenbürgern, die nach 1919 in das verkleinerte Ungarn abgewandert sind und die auf 280 000 beziffert werden, sollen nach neuen Angaben fast alle zurückkehren wollen. Es läßt sich in dieser Zahl allerdings ein Widerspruch entdecken, denn die ungarischen Zahlen von 1910 und die rumänischen von 1930 weichen um 120 000 und nicht um 280 000 Seelen voneinander ab; selbst die Berücksichtigung der natürlichen Volksvermehrung hilft über die Schwierigkeit nicht hinweg. Diese eine Erwähnung möge einen Fingerzeig geben, wie beispiellos die Aufgabe war, die den Wiener Schiedsrichtern gestellt war, aus den erreichbaren Unterlagen und dem gründlichen Wissen um die Vielfalt südöstlicher Probleme die gerechte Mitte zu ziehen.

Die Zahlen über die Bevölkerungszusammensetzung in den an Ungarn gekommenen Gebieten gehen wesentlich auseinander. Ungarn wandte bei seiner letzten Volkszählung 1910 andere Gesichtspunkte an, besonders was Muttersprache und Volkstumsbekenntnis betrifft, als Rumänien es 1930 tat. Beide Länder haben sich von politischen Rücksichten bestimmen lassen. Die Rumänen behaupten z. B., ein Volksrumäne im Szeklerland, der aus irgendwelchen Gründen nicht orthodox, sondern kalvinistisch, römisch-katholisch, uniert oder Unitarier war, sei kurzerhand den Magyaren zugerechnet worden, weil er einer „ungarischen Konfession“ angehöre. Die Ungarn halten auch jetzt noch an dieser These fest. Die Vorwürfe der Ungarn gegen die Praxis der Rumänen lauten entsprechend ähnlich. Immerhin ist es nur gerecht, zuzugeben, daß Rumänien in seinen Grenzen doch gut 25 v. H. Minderheiten feststellte.

Die Ungarn zählten also 1910 in dem Gebiet, das sie jetzt zurückerhalten haben, 1 125 132 Magyaren oder 51,4 v. H., 926 268 Rumänen oder 42,2 v. H., 90 195 Deutsche, denen sie die Juden zurechneten, oder 4,1 v. H., ferner 16 284 Ruthenen und 12 807 Slowaken (0,7 und 0,6 v. H.). Rumänien aber glaubte 1930 auf der gleichen Fläche unter den 2 394 657 Einwohnern, die übrigens eine Vermehrung um rund ein Fünftel in sich schlossen, 1 167 466 seiner eigenen Volksgenossen zählen zu können, was einem Hundertsatz von 48,7 entsprechen würde, dagegen 1 005 946 Magyaren, bei denen mit ihren nur 43 v. H. der Unterschied gegenüber 1910 erheblich auffallend ist, 59 992 Deutsche und 100 874 Juden (2,5 und 4,2 v. H.). Es ist also zu vermuten, daß die Rumänen die Juden genau von den Volksdeutschen trennten und außerdem aus den magyarischen Zahlen jüdische Anteile herausholten. Es gehen ja auch die Zahlen über die Szekler weit auseinander. Die Rumänen schätzen ihre Volksstärke auf rund 450 000, die Ungarn kommen bis auf 600 000 Köpfe.





Rumänien hat aus dem Wiener Spruch den Vorteil, daß es den weitaus größeren Teil seiner Bodenschätze und damit seiner Produktionsgrundlagen behält. Es bleiben in seinem Besitz die gesamten Erdölgebiete und die Erdgasquellen, deren Ausbeutung in den letzten Jahren sehr gestiegen ist. Ebenso kann es weiterhin über große, noch ungenutzte Bauxitvorkommen verfügen, über zehn Elftel seiner Kohलगewinnung (1,64 Mill. t jährlich), über 126 000 t Eisenerzabbau im Jahr und über 110 000 t Salzproduktion. Genauer läßt sich bezeichnen, wieviel Ungarn gewinnt.

Das Gebiet, das ihm zuerkannt ist, ist zu 36,3 v. H. mit Wald bedeckt, und zwar sind es 300 000 Hektar Eichenwälder, 700 000 sonstige Laubwälder, 300 000 Hektar Nadelwald, zusammen mit gemischten Beständen rund 1 1/2 Millionen Hektar, während Trianon-Ungarn nur 535 000 Hektar besaß. Ungarn, das bisher Zuschußgebiet für Holz war und dann aus dem Zuwachs von Oberland und Karpatenland wenigstens seinen Brennholzbedarf decken konnte, wird



Verkehrsfragen im Gefolge des Wiener Schiedsspruches

künftig also Holz ausführen können, während die Ausfuhrfähigkeit Rumäniens, in dessen Statistik Holz neben Erdöl und Getreide den dritten Platz einnahm, geringer sein wird. Allerdings wird Ungarn nunmehr für Abfuhrmöglichkeiten sorgen müssen, denn die Karpatenwälder liegen größtenteils weitab von jedem Verkehrsmittel. Der Zuwachs an Ackerland für Ungarn beträgt 31,2 v. H., der an Wiesen 14,4 und an Weiden 12,6 v. H. Unbedeutend ist der Anteil reinen Gartenlandes und des Weingebietes. Wenn das zurückgewonnene Gebiet sich entwickeln soll, wird Ungarn erhebliche Aufwendungen für Ausbau von Wasserkraften und Zufuhr von Kohlen machen müssen. Zur Zeit ist die Bevölkerung Nordsiebenbürgens zu 75,8 v. H. in der Urproduktion, Land- und Forstwirtschaft und Bergbau, beschäftigt, zu 9,5 v. H. in Industrie und Gewerbe, zu 3 im Handel und in Bankwesen. 4,5 v. H. sind öffentliche Beamte, weitere 1,5 v. H. im Verkehrswesen angestellt.

Der agrarische Charakter Ungarns, das im letzten Jahrzehnt seine Industrialisierung sehr verstärkt hat und nur noch zu 53 v. H. Agrarbevölkerung besitzt, wird also zu einem Teil wiederhergestellt. Der Bedarf an Kapital und Arbeit wird groß sein, wenn die zurückgekehrten Gebiete dem Stand des Kernlandes angeglichen werden sollen; es ist für diese Aufgabe ein Fünfjahresplan in Aussicht genommen. Da die Industrie in Trianon-Ungarn aber eine zu große Kapazität erreicht hatte, wird ein gesünderer Zustand herbeigeführt werden können. Man verhehlt sich aller-



dings nicht, daß die Stellung des Judentums in den siebenbürgischen Städten und Dörfern, wo sie den Handel ziemlich in der Hand haben, für Ungarn die Sorgen noch vergrößern wird, die schon die Rückkehr des Oberlandes und des Karpatenlandes gebracht hat.

An Industrien kann Ungarn seinem bisherigen Besitz zurechnen: 672 Betriebe mit zusammen 33 000 Arbeitern und 120 Millionen Pengö Produktionswert. Zur Eisenindustrie gehören davon 42 Betriebe, zur chemischen 43, zur Textilindustrie 37, bedeutend ist weiterhin die Holzindustrie und die der Verarbeitung von Nahrungsmitteln. Es sind indes nur wenig größere Unternehmungen darunter (1 Hüttenwerk); Mittel- und Kleinbetriebe überwiegen weit, und die Arbeiterschaft ist landschafts- und ortsgebunden und fluktuiert wenig. Industriegegenden haben sich noch nicht entwickelt, während die Umgebung von Budapest z. B. schon das Gepräge einer solchen trägt. Der Bergbau Ungarns ist bereichert durch bedeutende Kupfererzvorkommen, auch Schwefelkies, Wismut, Blei, Zink werden gefunden, Antimon, Schwefelkies, vieles davon im Gebiet von Neumarkt, außer dem oben schon genannten: Kohle 160 000 t, bei Dorna Vatra Manganerz 10 000 t, Eisenerz mit hohem Gehalt im Szamos-Tal, Bauxit; vom letzteren sind ansehnliche Lager im Bihor und bei Turda noch in Reserve. Ferner fallen die Goldfundstätten Rumäniens nunmehr an Ungarn; die Ausbeute betrug in den letzten Jahren durchschnittlich etwa 3000 kg und kam der Nationalbank zugute.

Nordsiebenbürgen ist Gebirgsland. Dem entspricht es, daß sein Anbau an Kartoffeln und Hafer über dem Kopfdurchschnitt Trianon-Ungarns steht. Auch die Rinder- und Schafzucht übersteigt die Quote, dagegen liegt sie im Schweinebestand darunter und ebenso bei Brotgetreide, Mais und Zucker.

Rumänien verliert von 140 950 Betrieben, wenn jede Werkstatt usw. als solcher gerechnet wird, insgesamt 45 480 an Rußland, Ungarn und Bulgarien, und die Zahl von 616 740 Beschäftigten sinkt auf 467 590. Die Einbuße an Beschäftigten ist aber etwas geringer als die nach dem Bevölkerungsanteil, d. h. die größeren und gut ausgestatteten Betriebe sind in Rumänien geblieben. An Wald behält Rumänien zwei Drittel des Bestandes, 4,25 Millionen Hektar; vom Verlust Rumäniens, 2,09 Millionen, gewinnt Ungarn drei Viertel, 1,58 Millionen.

Flächenmäßig halten sich der Verlust Bessarabiens und der Nordsiebenbürgens die Waage. Bessarabien ist rund 44 400 qkm groß, Nordsiebenbürgen 43 591 qkm. Aber die Bevölkerungsdichte ist in Bessarabien bedeutend größer: es wohnen in diesem Teil 3,50 Millionen Menschen, in dem an Ungarn abgetretenen nur rund 2,5. Mit den beiden verhältnismäßig kleinen Abtretungen der Süddobrußscha (7700 qkm) und des nördlichen Buchenlandes (6000 qkm) ist der Verlust einer vollen Million Einwohner verbunden; wir haben in diesen vier Fällen die Vermehrung seit der letzten Zählung nicht berücksichtigt. Nordsiebenbürgen ist also am dünnsten besiedelt.

Rumänien hatte seit dem Weltkrieg ein Gebiet von 295 000 qkm mit, nach der letzten Volkszählung, 19,65 Millionen Bewohnern, die inzwischen auf über 20 Millionen angewachsen sind. Der Rest, den es behält, ist immer noch 191 000 qkm groß und von 13 Millionen bewohnt. Es verlor also rund ein Drittel an Fläche und Volkszahl, gewann aber durch den Wegfall von Minderheiten den Vorteil größerer Einheitlichkeit in der Zusammensetzung. Hatten vordem die Minderheiten ein Viertel der Gesamtbevölkerung ausgemacht, so bleibt jetzt im wesentlichen nur die allerdings ansehnliche deutsche Volksgruppe Siebenbürgens im Land.



M. URBAN

## Albanien — ein verkannter Raum

Wieder einmal lenkte der albanische Raum die Aufmerksamkeit auf sich. Und der Leser, der nicht nur gedankenlos Tagesneuigkeiten aufnimmt, sondern nach Hintergründen und Ursachen der Ereignisse forscht, wird erstaunt sein, daß dieser bisher doch anscheinend vollständig unbedeutende Balkanwinkel immer wieder einmal von sich sprechen macht. Gründe dafür sind zunächst nicht zu erkennen, da selbst in der zuständigen Fachliteratur Albanien als armes, in seinen Küstenebenen fieberversuchtes und in seinen unwirtlichen Bergländern verkarstetes, unwegsames und daher wenig begehrenswertes Land mit einer rückständigen, räuberischen Bevölkerung gekennzeichnet wurde. Und selbst die wenigen ausgezeichneten Beschreibungen, die von dieser landläufigen Charakterisierung abweichen, lassen immer noch eine genügende Klarstellung der außerordentlichen geopolitischen Bedeutung vermissen.

Dabei wird der Forscher, der das Land geopolitisch geschult durchstreift, schnell eines anderen belehrt. Die Ergebnisse seiner Untersuchungen, seine Beobachtungen werden sich zu einem Bilde abrunden, das in krassem Gegensatz zu der bisherigen Auffassung steht. Trümmer und Ruinen beweisen ihm, daß sich hier in Albanien Geschichte in einem ganz großen Ausmaße abgespielt haben muß, daß dieser Raum keineswegs unbegeehrt gewesen ist, sondern einer der hart umstrittenen Wetterwinkel des Mittelmeergebietes gewesen sein muß. Auf schwer zugänglichen Felswänden findet er mächtige Steinquader, Reste uralter Pelasgerburgen. Im weglosen Flyschhügelland stößt er im Hartlaubgestrüpp auf Überreste der Trutzwälle illyrischer und epirotischer Siedlungen und findet weit zerstreute Trümmer von Kunstdenkmälern altgriechischer Handelsstädte, die einstmals hier standen und mit zu den bedeutendsten des Altertums gehörten. Spuren von römischen Straßen und Brücken, Ruinen venezianischer Wachtürme und Festungen, Mauern türkischer Zwingburgen, albanische Wehrbauten und Kulen und im entlegensten Bergland verfallene Gemäuer aromunischer Städte, die noch vor nicht ganz zwei Jahrhunderten zu den berühmtesten Kulturzentren des westlichen Balkans gehörten, bestätigen die ruhelose Vergangenheit dieses Raumes.

Die Sichtung historischer Urkunden, eine zusammenfassende Darstellung der Geschichte Albaniens mußte sich nach diesen Feststellungen für den Forscher als notwendigste Voraussetzung jeglicher weiteren anthropogeographischen Untersuchungen ergeben. Und bei solcher Bücherarbeit tritt dann, trotz der leider nur sehr wenigen vorhandenen Dokumente, das Bild der Geschichte auf albanischem Boden in einem Ausmaße entgegen, daß wir es kaum fassen können. Römer, Byzantiner, Venezianer und Türken versuchten in diesem Raume ihre Weltgeltung zu erkämpfen. Hier standen sich Kreuz und Halbmond im Kampfe gegenüber. Die Römer besiegten hier die unter der Königin Teuta vereinigten illyrischen Stämme, und die Entscheidung zwischen Cäsar und Pompejus wurde in Albanien ausgetragen. Hier wurde der verhängnisvolle Osmanensturm für Jahrzehnte aufgehalten und der Erfolg asiatischer Reiterhorden auf europäischem Boden in Frage gestellt. Illyrer, Thraker und Epiroten, Bulgaren und Serben, Normannen, Sarazenen und die Anjous stritten um



Albanien; der Besitz bedeutete jeweils den Höhepunkt der Macht des Eroberers. Die Stürme der Völkerwanderung brachten zahllose Züge von Fremden, asiatische Volksplitter, so die Awaren und Mongolen, ferner Slawen, weiterhin Goten und Normannen, Albaner und Aromunen drangen in diesem Raum ein. — So kann man feststellen, daß sich Albanien immer wieder als politisches Tiefdruckgebiet erwiesen hat, in dem sich Geschichte als endloser Wirbelsturm von Ereignissen abspielte.

Wenn wir uns diese Geschichte vergegenwärtigen, taucht unwillkürlich die Frage auf, welches nun die Gründe dieser gewaltigen geopolitischen Bedeutung Albanien



Die geopolitische Lage  
von Albanien

sind. Bei eingehender Untersuchung werden wir feststellen, daß drei Gegebenheiten dazu beitrugen, dem albanischen Raum in der Geschichte des Mittelmeergebietes seine bestimmende Kraft zu geben:

1. Albanien als Verkehrsraum. Die Bestätigung der Zügigkeit des albanischen Raumes wird uns schon durch die Kämpfe südillyrischer Stämme gegen Thraker und Epiroten bestätigt. Klar zeigte sich weiter die Bedeutung der natürlichen Verkehrswege an dem Aufblühen phönizischer, vor allem aber altgriechischer Handelsstädte, die dank der Verkehrsgunst mit zu den bedeutendsten Kulturzentren des Altertums anwachsen konnten. Münzenfunde dieser in Küstenalbanien gelegenen Städte bis tief in das pannonische Becken hinein beweisen die für damalige Zeiten außerordentlich weitreichenden Handelsbeziehungen. Zur Zeit der römischen Herrschaft kommt dann die Verkehrsbedeutung ebenfalls wieder eindeutig zum Ausdruck. Straßen und Brücken wurden gebaut; es war kein Zufall, daß die wichtigste Westoststraße des Imperiums, die Via Egnatia, die Rom mit Byzanz verband, durch Albanien führte. Die Verkehrsgunst trat auch nach der Teilung des Imperiums un-



verkennbar hervor. Die Geschichte des Balkans wird in diesen Jahrhunderten durch die Zügigkeit des albanischen Raumes bestimmend beeinflusst. Völker kommen und gehen. Albanien wird Durchzugsgebiet, ein hart umkämpftes Land, dessen Bedeutung darauf beruht, daß es entlang der großen Flüsse, die in gewaltigen Schluchten die Gebirgsketten durchbrechen, die einzigen günstigen Wege des westlichen Balkans nach dem Innern der südosteuropäischen Halbinsel besitzt.

2. Albanien als Siedlungsraum. Die vor der Durchführung der geplanten italienischen Maßnahme weithin brachliegenden Küstenebenen können bei planmäßiger Ent- und Bewässerung dieselbe Bedeutung erlangen wie das Gartenland der Poebene. Hier, wo selbst eine zweimalige Ernte im Jahr möglich ist, könnten statt der heute rund 50 Menschen auf den Quadratkilometer, die außerdem noch unter den unglaublichsten sozialen Verhältnissen leben, ohne Schwierigkeiten bei günstigsten Verhältnissen die drei- bis vierfache Zahl von Bauern siedeln. Daß ein solcher Raum hart umstritten gewesen sein muß, läßt sich denken. Verschiedenste Stämme und Völker, die die Völkerwanderungszeit hierher verschlug, ließen sich hier nieder. Vorwiegend slawische topographische Namen bestätigen, daß slawische Bauern hier siedelten. Und der Namenswandel der großen südalbanischen Küstenebene, der Musakja, bezeugt, daß die Albaner erst verhältnismäßig spät Besitz von diesem Küstenland ergriffen hatten. Aus venezianischen Quellen wissen wir, daß diese Ebene ursprünglich einmal von ihren slawischen Bauern ‚Savre‘ genannt wurde und erst im 15. Jahrhundert ihren neuen Namen nach einem der berühmtesten albanischen alten Adelsgeschlechter, nach den Musachi, erhalten hatte. Und wer heute die verwahrlosten Verhältnisse dieser so zukunftsreichen Ebenen kennt, wird zugeben müssen, daß es kein Mensch den Italienern verdenken kann, daß sie sich schon seit längerer Zeit mit Ansiedlungsplänen italienischer Bauern in diesen Küstenstrichen beschäftigen. Der stete Kampf um diesen Siedlungsraum reicht also bis in unsere Tage.

3. Albanien als Brückenkopf an der Straße von Otranto. Die Geschichte hatte immer bewiesen, daß diejenige Macht, die die beiden Brückenköpfe der Straße von Otranto im Besitz hatte, Herr der Adria war. Die Bedeutung dieser Straße von Otranto war schon dem Pyrrhos klar, und von Plinius wird ihm der phantastische Plan nachgesagt, daß er von Apollonia, also von albanischem Boden aus, eine Brücke nach Italien zu schlagen beabsichtigte. Viel nüchterner sind daneben die Erkenntnisse der Römer, die merkten, daß sie durch Verkorkung der Adria an der Straße von Otranto die ihren Seehandel gefährdenden illyrischen Seeräuber in ihrem Wirkungsbereich einengen konnten. Und so ist es kein Zufall, daß sie zunächst den Brückenkopf auf albanischem Ufer in ihren Besitz brachten und erst später dann entscheidende Schritte gegen die Illyrer auf albanischem Boden unternahmen (eine übrigens beachtenswerte Parallele zu dem Vorgehen des faschistischen Italien). Auch Byzanz erkannte die Bedeutung der Straße von Otranto und konnte so auf lange Zeit die aufblühende Handelsstadt Venedig im Banne halten. Später besetzten sowohl Sarazenen als auch die Anjous diese Straße und konnten dadurch die damals allgewaltige Dogenrepublik in die Knie zwingen und ihr außerordentlich harte Friedensbedingungen diktieren. Und die Bedeutung dieser Straße im Weltkrieg durch die erfolgreiche Minensperre ist ja noch allgemein in Erinnerung.

Nach diesem kurzen Rückblick auf die Geschichte Albaniens wird einem das heute



selbst noch in Fachkreisen übliche Urteil, die ausgesprochene Verknennung der Bedeutung des Raumes wundernehmen. Wir wollen deswegen auch die Gründe, die zu diesem Urteil führen, aufzeigen.

Nachdem die Türken in Albanien eingebrochen waren und hier den Widerstand der zum ersten Male in der Geschichte geeinigt in Erscheinung tretenden albanischen Stämme niedergeschlagen hatten, stand ihnen im Westen nur noch Venedig als Gegner gegenüber. Dieser eigenartige Gegensatz einer ausgesprochenen See- und der Landmacht bedingte eine Entwicklung, die die geopolitischen Kräfte unwirksam werden ließ. Die Türken erkannten nicht, daß sie durch Verkorkung der Adria Venedig in die Knie hätten zwingen können, sie erkannten ferner nicht die Bedeutung des Verkehrsraumes, da sie als Reitervolk an den Ufern der Adria ihre endgültigen Grenzen sahen und für ihren Vormarsch nach Europa den nördlich durch den Balkan führenden Landweg wählten. So sah Venedig seinen lebenswichtigen Handelsweg nicht gefährdet und hatte keinerlei Grund, den auf dem Lande übermächtigen Feind auf albanischem Boden anzugreifen. Und Albanien als Siedlungsraum spielte für beide Mächte keine Rolle. So ergab sich aus diesem eigenartigen Gegensatz jener so merkwürdige Ruhezustand in dem sonst so heftig umstrittenen Raume. In diesen Jahrhunderten verfielen unter türkischer Verwaltung Straßen und Brücken, und die türkische Wirtschaftsform, die Tschiftlikwirtschaft, verhinderte jegliche gesunde Entwicklung. Die Küstengebiete wurden gemiedenes fieberverseuchtes Sumpfland. Verantwortungslose Adelige beuteten das Land aus, und der Bauer baute meist nur gerade das an, was er für sich und seine Sippe benötigte. Im übrigen verschanzte er sich in seiner befestigten Bauernburg und lebte mit seinen Nachbarn in Fehde. Nach bewährtem asiatischem Rezept hatten die Türken bei der Besitznahme Albaniens den albanischen hohen Adel ausgerottet und so die um diese Zeit begonnene Volkwerdung im Keime erstickt. In unzählige Stämme und Sippen zersplittert, griffen die Bergalbaner bei den chaotischen Rechtsverhältnissen der Türken auf ihr uraltes Gewohnheitsrecht zurück. Blutrache und dauernde Fehden und Kriege, stetige Aufstände waren die Folge dieser Verhältnisse. Da die Türken Fremden den Besuch Albaniens bewußt untersagten, so mußte das in diesen Zeiten entstandene Urteil selbstverständlich den wirklichen Verhältnissen gerade entgegengesetzt sein.

So hat sich ein falsches Urteil bis in unsere Tage erhalten, obwohl gleich mit dem Erlahmen des eigenartigen türkisch-venezianischen Gegensatzes sich die geopolitischen Kräfte sofort wieder mit unverkennbarer Gewalt bemerkbar machten. Die Vorkriegsgegensätze zwischen Italien und der österreichisch-ungarischen Monarchie prallten in diesem Raume besonders heftig aufeinander. Und es kann nicht wundernehmen, daß die entscheidende Front des Balkans in Albanien lag. Forderungen von bulgarischer Seite, Ansprüche von Serben, Griechen und Italienern, die Einmischung von Franzosen und Sowjetrussen, vor allem aber auch das ausgesprochene Interesse Englands an einem selbständigen Albanien beleuchteten wieder eindeutig die ungeheure Bedeutung dieses Raumes. Nach den Gesetzen ihrer Schaukelpolitik waren die Engländer auch hier im Mittelmeergebiet daran interessiert, latente Machtverhältnisse zu schaffen, die sie dann ihren Wünschen entsprechend ausnützen konnten. Eine Lösung in diesem Raum mußte also von Italien angestrebt werden. Demjenigen, der die geopolitische Bedeutung dieses Landes kannte, war dies eindeutig klar.



## HELMUT BAUER

## Die türkische Wehrmacht und wir vor dem Weltkriege

**E**s ist gewiß unstatthaft, geschichtliche Vorgänge mit Gefühlsmaßstäben messen zu wollen; doch trotzdem vermag sich kein Deutscher der Empfindung tiefsten Bedauerns zu erwehren, wenn er zusehen muß, wie sich die Türkei in der jüngsten Vergangenheit mehr und mehr den Gegnern des Reiches näherte. Wenn man in der Politik auch nicht auf Dank im zwischenmenschlichen Sinne rechnen darf, so gibt es doch auch seelische Bindungen zwischen den Staaten, die ohne Schaden für beide Teile nicht außer acht gelassen werden dürfen. Die intimen Beziehungen, die lange Zeit das Reich mit der Türkei verknüpften, beruhten zu einem guten Teile auf der weitreichenden Unterstützung, die deutsche Militärs beim Aufbau der türkischen Wehrmacht einst leisteten. Dieses Band engster gegenseitiger Zusammenarbeit scheint heute zerrissen zu sein. Gerade deshalb aber ist es angebracht, uns klarzuwerden, welches Ausmaß diese Hilfe vor dem Großen Kriege angenommen hatte.

Durch die Vernichtung des Janitscharenkorps (1826) war die Schlagkraft der türkischen Armee völlig in Frage gestellt. Es galt, das gesamte Heerwesen neu zu organisieren. Da nun England gegen die Entsendung russischer Offiziere energischsten Einspruch erhob, wandte sich die Türkei an Preußen, das sich ebenso sehr durch seine politischen Uninteressiertheit an den Meerengen wie durch seine militärische Überlegenheit, die es in den Freiheitskriegen der staunenden Welt vor Augen geführt hatte, empfahl. Ein zufälliger Aufenthalt von Moltkes (1835), der von Leutnant von Bergh begleitet wurde, in Konstantinopel veranlaßte den Sultan Mahmud II., im folgenden Jahre die Umwandlung von Moltkes rein privatem Urlaub in eine offizielle Abkommandierung und die Entsendung weiterer dreier preußischer Offiziere zu erwirken. Dies schien um so mehr geraten, da ein Feldzug gegen Ägypten drohte. So sehen wir denn bald (1838) die preußischen Hauptleute über das zur Verteidigung bereite Land verteilt: Fischer in Konieh, von Vincke in Ankara, von Moltke und von Mühlbach, der dem Ingenieurkorps angehörte, in Charput. Wenige Monate später erscheint noch der ehemalige preußische Hauptmann Laue in Malatia. Die interessanteste und verantwortungsreichste Aufgabe war von Moltke als Berater von Hafiz Pascha, dem Kommandeur der gegen den ägyptischen Feldherrn Ibrahim Pascha operierenden Armee, zugeordnet. Doch kam Moltke nur selten zu wirklich selbständigem Handeln, da er nur beratende Stimme hatte und Hafiz Pascha sich gerade dann seinen Vorschlägen versagte, wenn von ihrer Befolgung das Gelingen einer militärischen Aktion abhing. Einzig aus diesem Grunde ging die berühmte Schlacht von Nisib am 24. Juni 1839 verloren.

Es hatten sich hier wie bei früheren Planungen einer Reform der türkischen Armee Mißtrauen, Übelwollen und starre Beharrung beim Althergebrachten stärker gezeigt als aller persönlicher Einsatz der preußischen Reformer, so daß — das sollte ein bleibender Zug bei ihren zahlreichen Nachfolgern gegen Ende des Jahrhunderts bilden — der Erfolg in gar keinem Verhältnis zur aufgewandten Mühe stand. Deshalb ist es auch nicht leicht, von ihren Funktionen und ihrem tatsächlichen Wirken ein zutreffendes Bild zu entwerfen. Das meiste blieb nur gedacht, viel stand auf dem Papier der zahlreichen, mit großer Sorgfalt ausgearbeiteten Denkschriften; das wenigste wurde ausgeführt. Am nachhaltigsten hat vielleicht doch die leiden-



schaftliche Hingabe dieser Männer an ihr Werk auf fernem schwerem Posten anspornenden Einfluß ausgeübt. Von ihnen wurden nicht nur weitschauende Richtlinien entworfen, sie kümmerten sich vielmehr auch in rastlosem Fleiß um die Ausführung ihrer Anordnungen und Vorschläge und beobachteten jede nur erdenkliche Gewissenhaftigkeit in der Überprüfung der Details. Hauptmann Fischer setzte seine Tätigkeit, selbst als er am Fieber erkrankt war, noch fort. Als die türkische Kavallerie während eines Erkundungsrittes bei Nisib, ehe es zur eigentlichen Schlacht kam, vor den tunesischen feindlichen Reitern zurückwich, sprengten die preußischen Offiziere völlig allein gegen den Feind, vergeblich auf nachahmende Wirkung ihres selbstlosen Beispiels hoffend. Als ein türkischer Artilleriekapitän mit einer halben Batterie das nun folgende Gefecht verließ, zwang ihn Hauptmann Laue mit vorgehaltener Pistole zur Rückkehr in die Feuerlinie.

Es mag sein, daß diese hier und anderwärts jederzeit gezeigte tapfere vorbildliche Haltung der preußischen Offiziere beim türkischen Heere nie ganz vergessen worden ist. Geschenke, Ehrenzeichen und anerkennende Äußerungen des Sultans über ihre dienstlichen Leistungen — und das, obwohl der Feldzug für die Türkei verloren worden war — begleiteten im Herbst 1839 ihren Abschied von Konstantinopel. Der preußische König schloß sich durch die Verleihung des *Pour le mérite* an von Moltke und von Mühlbach diesem Urteil uneingeschränktesten Lobes an. Damit war die Verbindung zwischen Preußen und der Türkei neuerlich, nachdem schon unter Friedrich dem Großen und Friedrich Wilhelm II. preußische Offiziere ins Osmanenreich gesandt worden waren, geknüpft; sie sollte wohl vorübergehend unterbrochen werden, nie aber völlig abreißen, bis sie sich im Weltkriege zur Waffenbrüderschaft ausweitete.

Besonders nach der Mitte des 19. Jahrhunderts mehren sich deutsche und österreichische Offiziere, die freiwillig, ohne abkommandiert zu sein, in türkische Dienste treten. Nur einige wenige Namen seien genannt.

General Strecker (Reschid Pascha), einst preußischer Artillerist, fand nach Auflösung der deutsch-englischen Legion im Krimkriege, der er beigetreten war, als Instrukteur der türkischen Artillerie Verwendung. Er wird als sehr gebildete, vornehme und eindrucksvolle Gestalt geschildert. Während des russisch-türkischen Krieges von 1877/78 ist er Oberdirektor des Artilleriedepots in Varna und übernimmt als Nachfolger des Generals Vitalis Pascha den äußerst schwierigen Posten des kommandierenden Milizgenerals der im Berliner Kongreß neu-geschaffenen Provinz Ostrumelien. Ihm und seinem wackeren Adjutanten, dem Ostbalten Otto von Viestinghoff, ist es einzig zu verdanken, daß die ostrumelische Miliz in sehr kurzer Zeit einen überraschenden Ausbildungsstand erreichte, der allerdings — das konnte Strecker freilich nicht voraussehen — nach der Philippopler Revolution vom Herbst 1885 Bulgarien zugute kam. Ein Jahr vorher war Strecker auf eignen Wunsch abberufen worden. Sein Nachfolger wurde von Drigalski Pascha. Dieser taucht nach langjährigen Diensten im preußischen und österreichischen Heere 1853 als Lehrer an der Artillerieschule in Konstantinopel auf und macht rasch Karriere. Nach kurzer Tätigkeit bei der europäischen Donaukommission wird er zum Obersten befördert und wirkt als Generalinspekteur der unteren Donau in Galatz. Nach dem russisch-türkischen Krieg arbeitet er als Generalmajor in der Kommission für die Errichtung einer türkischen Gendarmerie, wird 1882 Divisionsgeneral und als erster Deutscher Generaladjutant des Sultans. Sein Abschied ist tragisch und bitter zugleich; er nimmt ihn freiwillig mit unzureichender Pension, als er bei seiner Rückkehr aus Ostrumelien vom Sultan in Ungnade empfangen wurde; es war ihm unmöglich gewesen, die Vereinigung dieser Provinz mit Bulgarien zu hindern. So geht er ohne Dank, nachdem er, wie er selbst sagt, fast 33 Jahre seines Lebens der Türkei in gewissenhafter Tätigkeit und deutscher Treue gewidmet hatte. Aus dem ostrumelischen Kreise einstiger deutscher Offiziere stammt auch Paul Fitzau, dessen Idealismus ihm stets erschwerte, sich in der Wirklichkeit zurechtzufinden. Seinen Dienst in der türkischen Armee versah er mit selbstlosem Eifer; Anerkennung hat er freilich nie gefunden. Ja, er machte sich verdächtig, weil er sich die Herzen seiner jungen Kriegsschüler erobert hatte.



In den Kämpfen von 1877/78 lassen sich deutsche Herkunft oder Ausbildung türkischer Militärs mehrfach an sichtbarer Stelle erkennen. Der tapfere Verteidiger von Plewna, Omer Pascha, war einst k. u. k. Kadett, der Besieger Montenegros ein deutscher Schmiedegeselle. Technische Truppen, Feuerwehr- und Bombardierkorps werden unter der Leitung österreich-ungarischer Offiziere aufgebaut. Der ehemalige österreichische Militärattaché Alfred Ritter zur Helle macht den Feldzug als einfacher Nefer, als Soldat ohne jeden Dienstgrad, mit, nützt aber Suleiman Pascha am Schipkapaß durch wichtige Kurierdienste. Er brachte es bald bis zum Ferik, zum Divisionskommandeur. Man verehrte und achtete ihn allgemein. Ungezählten jungen Offizieren wurde sein lebendiger und fesselnder Unterricht in der Kriegsschule zuteil. Kein Wunder, daß man in der Türkei nach der deutschen Mitte Europas als dem Hort militärischer Tugenden und Kenntnisse verehrungsvoll aufzublicken begann. 1874 war sogar als türkischer Bevollmächtigter bei den Kaisermanövern in der Nähe Hannovers ein früherer preußischer Artillerieoffizier, Liwa Reschid Pascha, erschienen. Ein modernes Gepräge freilich erhielt trotz dieses lebhaften Austausches die türkische Wehrmacht dadurch nicht.

Das wurde erst anders, als sich Abdul Hamid II. entschloß, eine offizielle deutsche Militärmission in sein Land zu rufen. 1882 trifft General Kähler mit seinem Stabe ein. Es sind die Majore Kamphoeveners für die Infanterie, von Hobe für die Kavallerie und Ristow für die Artillerie, außerdem Kapitän z. See Stark für die Marine und Kriegsrat von Schilgen für die Intendantur. So groß dieser Aufwand auch schien, so gewiß der Wille der Entsandten zum Einsatz aller Kräfte bereitstand, so sehr alle ihre Energien auf möglichst glänzende Erfüllung der ihnen auferlegten ehrenvollen Pflichten drängten, so unüberwindlich blieben zunächst die Schwierigkeiten und Widerstände, die ihrer Arbeit von der türkischen Regierung absichtlich immer und immer wieder in den Weg gelegt wurden. Der Grund lag darin, daß der Sultan zwar nach außen durch Berufung einer deutschen Militärmission den Anschein erwecken wollte, als ob die Türkei im Begriffe stehe, ein Staat mit einer modernen schlagkräftigen Armee zu werden, daß er aber für seine eigne Position im Innern nichts mehr fürchtete als eben ein neuzeitliches Heer, von dem er sich — nicht zu Unrecht, wie sich später zeigte — in seinem starren Absolutismus jederzeit bedroht glaubte.

Von all den vielen Reformern hat nur einer wirklich Entscheidendes erreicht, und das war der Major Freiherr von der Goltz Pascha, der erstmalig am 15. Juni 1883 in Konstantinopel eintraf. Von der Goltz hat es meisterhaft verstanden, die auch ihm von den Türken bereiteten Schwierigkeiten und Hindernisse durch kluges und geschicktes Eingehen auf die osmanische Eigenart, durch unendliche Geduld, persönlichen Takt und bisweilen selbst durch ultimativ gestellte Forderungen zu überwinden und seinen Willen durchzusetzen.

Sein Hauptverdienst, wodurch die türkische Armee erst ihr neuzeitliches Gepräge erhielt, war die Einführung des Rekrutierungssystems und des Landwehrgesetzes mit neuer Bezirkseinteilung nach bewährtem preußischem Muster; dazu traten die Schaffung eines modernen Generalstabs und die Neubewaffnung der Armee mit deutschen Modellen.

Von der Goltz begann seinen türkischen Dienst an der Zentralmilitärschule in Konstantinopel, die unter ihm ihre Schülerzahl fast vervierfachte. Hier galt es, eine unendlich mühsame Arbeit zu bewältigen. Aufbau und Methode des Unterrichts waren gänzlich veraltet, das Lehrpersonal unzureichend vorgebildet. Der starre Schematismus überholter französischer Schule mußte überwunden werden. Von der Goltz begann mit der Aufstellung neuer Lehrpläne. Er schuf die straffe Zweigliedrigkeit der Anstalt, indem er die Militärschule nach dem Vorbild einer deutschen Kriegsschule umbaute und die Generalstabsschule dem Muster der Berliner Kriegsakademie anglich. Er entwarf eigenhändig Lehrbücher für die verschiedensten



Formen des Generalstabedienstes, für Taktik, Feldausbildung, Festungskrieg, Pionierwesen und schrieb einen Leitfaden für den Dienstunterricht. Ins Türkische übersetzt, haben diese Schriften den Namen des Paschas — dieser Rang war ihm bei Eintritt in den türkischen Dienst verliehen worden — im ganzen osmanischen Reich bekannt, vertraut, und als sie sich trefflich bewährten, überaus verehrt gemacht. Nun erst konnte die Ausbildung von Offizieren und Mannschaften die bisher fehlende gemeinsame Ausrichtung bekommen. Von der Goltz beschränkte sich aber nicht etwa auf das Theoretische; vielmehr kümmerte er sich gleich intensiv um den inneren und um den praktischen Dienst im Gelände und erreichte, daß der Sultan die Erlaubnis zu größeren Übungen gab.

Sein Vertrauen in die Fähigkeiten des Freiherrn war beinahe unbegrenzt. Er erteilte ihm nicht nur den Auftrag, die wissenschaftliche Erziehung der kaiserlichen Prinzen zu überwachen, sondern ließ ihn auch die Reform des Volksschulunterrichts durchführen, der an den Betrieb der Militärschulen angepaßt werden sollte, und an der Kommission zur Befestigung der Tschataldshalinie teilnehmen. Weiter wurde von der Goltz zu Beratungen über die neuzeitliche Befestigung des Bosphorus und der Dardanellen, über Neubewaffnung der Armee und Umgestaltung der Wehrordnung herangezogen. Rastloser Eifer, unermüdlige Arbeitskraft, ein klarer Blick für das Notwendige und letzte, alle Schwierigkeiten überwindende Energie ermöglichten es von der Goltz unter Einsatz einer fast unverwundlichen Gesundheit, dem türkischen Heerwesen in verhältnismäßig kurzer Zeit ein neues Gesicht zu geben.

Auf seine Veranlassung wurden Kruppgeschütze schweren und schwersten Kalibers für die Meerengen bestellt, die Anschaffung einer Torpedobootsflottille durchgeführt, deren Bau durch seine persönliche Vermittlung der Schichauwerft in Elbing übertragen wurde. Die Anlage geeigneter Batteriestellungen überwachte von der Goltz selbst. Es ist schwer, sich ein klares Bild von den Widerwärtigkeiten zu machen, mit denen er beständig kämpfen mußte. Vergebens mahnte er zum Handeln, als im Herbst 1885 ein Staatsstreich die Vereinigung der türkischen Provinz Ostrumelien mit Bulgarien vollzog. So beschlich ihn manchmal das bittere Gefühl, auf verlorenem Posten zu stehen, trotzdem hielt er aus. Als Kähler Pascha starb, mußte er auch dessen Geschäfte mit übernehmen, ohne jedoch den Dienstrang des Verstorbenen bekleiden zu dürfen, so daß er auch weiter als Souschef de l'Etatmajor dem Chef des Generalstabes Edhem Pascha unterstellt blieb; dieser jedoch versuchte, wohl aus Amtsneid, dem Wirken des Deutschen engste Grenzen zu ziehen. In der neuen Stellung mußte von der Goltz auch die Pläne für Mobilmachung und Aufmarsch bearbeiten, künftig möglich scheinende Operationen durchdenken und für kartographische Landesaufnahmen Sorge tragen; damit wurde er ein würdiger Nachfolger von Moltkes, der einst mit freilich ganz unzulänglichen Mitteln einen Plan von Konstantinopel und Umgebung entworfen hatte. Daneben liefen Arbeiten für strategische Eisenbahn- und Straßenbauten und Entwürfe für eine großzügige Landesverteidigung im ganzen.

Insgesamt war das Wirken des Freiherrn von der Goltz so bedeutsam und umfassend, daß er sich als der Reorganisator der türkischen Armee schlechthin Weltruf erwarb. Admiral Hopman, der Erste Offizier des deutschen Stationsschiffes Loreley in Konstantinopel, bezeugt es: „Was die türkische Armee in den vielen Kriegen, die sie seitdem durchhalten mußte, geleistet hat, ist neben der Tapferkeit und der Bedürfnislosigkeit des türkischen Soldaten nicht zum geringsten Teil sein Werk, das Werk einer vor keiner Apathie und passiven Resistenz zurückschreckenden, geduldigen, keinerlei persönliche Anerkennung heischenden Arbeit, die in erster Linie durch das eigene Beispiel wirkte.“ Von der Goltz erkannte zum ersten Male den Wert des türkischen Soldaten auch für seine Zeit; er hat ihm Vertrauen zu sich selbst eingebläht und in das Offizierskorps den Geist wagemutigen Fortschrittes getragen. Nach der jungtürkischen Revolution (1908) liegt die militärische Gewalt des türkischen Staates in der Hand seiner Schüler, des Generalissimus Mahmud Schewket Paschas, des Kriegsministers Salish Paschas und des Generalstabschefs Ahmed Izzet Paschas. Sie riefen ihn nun zurück, nachdem er schon im Dezember 1895 zur weiteren Verwendung in der deutschen Armee die



Reise in die Heimat angetreten hatte. Am 12. Juli 1909 trifft er wieder in Konstantinopel ein und berät mit den jungtürkischen Reformern organisatorische Maßnahmen und Verbesserungen für die Truppenausbildung. Nachdem von der Goltz auf kurze Zeit nach Berlin zurückgekehrt war, hielt er in den letzten beiden Monaten des gleichen Jahres größere Manöver bei Adrianopel und in Mazedonien ab, denen die Annahme eines bulgarischen Angriffes zugrunde gelegt war. Hätten die Türken seine Ratschläge beherzigt, als der bulgarische Angriff drei Jahre später wirklich erfolgte, so hätte der erste Balkankrieg gewiß nicht mit einer Katastrophe des türkischen Heeres geendet. So aber wurde außerdem von der Goltz kompromittiert, dessen falschen und überstürzten Reformen und Ratschlägen man den Zusammenbruch der Türkei zuschrieb. In Wort und Schrift suchte sich von der Goltz gegen diese Anklagen und Verdächtigungen zu wehren; Leistung und Tapferkeit des türkischen Soldaten im Weltkriege haben ihm ja mehr als recht gegeben. Im Dezember 1914 rief ihn der Sultan als persönlichen Berater zu sich und übertrug ihm später das aktive Kommando über die mesopotamische Armee. Es sollte Goltz' letztes werden.

Auf dem Wege zur Front hörte der Generalfeldmarschall zufällig das Wort eines einfachen Türken, das er in seinem Kriegstagebuch vermerkt, wohl weil es schlicht, aber unübertrefflich den Sinn seiner Lebensarbeit am Osmanenreich umschließt: „Unser Vater ist wieder da; nun muß ja alles gut werden!“

Unsre größte Aufmerksamkeit verdient eine weitere Tatsache, die dem Wirken dieses deutschen Offiziers vor allem zu danken ist: die allmählich sich bildende und schließlich unlösbar scheinende Verbundenheit zwischen dem deutschen und dem türkischen Heer. Seit von der Goltz' Tagen war ständig eine Reihe deutscher Offiziere an den militärischen und militärtechnischen Anstalten der Türkei tätig. Die Kommandierung türkischer Offiziere zu deutschen Truppenteilen oder in den deutschen Generalstab wurde zur Gepflogenheit und trug für die türkische Wehrmacht reichsten Gewinn. Als 1896 schwere Unruhen in Kreta ausbrachen, erhielt der in Deutschland ausgebildete Ferik Tewfik Pascha das Kommando über die dortige Division von 10000 Mann. Er bewährte sich besser als sein die deutsche Schule entbehrender Vorgänger Ibrahim Edhem Pascha. Die gleiche Beobachtung kann man während des folgenden Thessalischen Krieges machen. Nach anfänglichen Mißerfolgen entschließt sich der Sultan, Ferik Abdullah Pascha, der seine militärischen Kenntnisse einem längeren Aufenthalte in Deutschland verdankte, zum Generalstabschef zu ernennen: Abdullah nimmt sofort einige tüchtige junge Offiziere mit dem gleichen Ausbildungsgang in seinen Stab auf, und in der Tat gewinnt nun die Kriegführung ein rascheres Tempo, das nicht zuletzt auch auf die forschende Initiative der Obersten Sabit und Riza zurückzuführen ist, die sich gleichfalls deutscher Schule erinnerten. Ebendaher kommt auch der Kommandant der türkischen Artillerie, Ali Riza Pascha, der später unter den Jungtürken Marineminister wurde. Während der militärischen Operationen gegen Griechenland wurde andererseits der direkte Einfluß deutscher Instruktooren absichtlich ausgeschaltet, mit einer Ausnahme: Grumbkow Pascha durfte aktiv am Feldzuge teilnehmen. Der gewonnene Krieg hob das Ansehen der Türkei so beträchtlich, daß eine lange Reihe von Jahren keine Außenprovinz ernstlich gefährdet wurde. Freilich mußte nach den Münzsteiger Vereinbarungen vom 2. und 3. Oktober 1903 der Aufbau einer Gendarmerie in Mazedonien zur Befriedung dieses von ewigen Kämpfen zerrissenen Landes europäischen Missionen anvertraut werden.

Auf österreichischer Seite waren Baron Giesl, der Militärattaché von Konstantinopel, und Oberstleutnant Graf Salis beteiligt, von deutscher nahm Oberstleutnant von Alten teil. Wie schon erwähnt, brachte wenige Jahre später die jungtürkische Revolution die durch die deutsche Schule gegangenen jüngeren Offizierskreise zu Geltung und Einfluß. In dieser Zeit begegnet uns Ferik Osman Nizami als Kriegsminister; sein Vater war früher Generalstabschef und hatte als Botschafter am österreichischen Hofe eine Wienerin geheiratet. Als Ali Riza Pascha Kriegsminister wurde, war der sehr energische Ferik Pertew Pascha, ein überzeugter Anhänger der deutschen Armee, sein Stellvertreter. Aus Pertews Feder stammt ein Werk über den Generalobersten von Haeseler. Nach Giesls Meinung mußte Ferik ibn Mukhtar Pascha für den besten türkischen General seiner Zeit gelten. Er hatte einst im 2. preußischen Garderegiment zu Fuß gedient. Über seine freilich von Mißerfolgen begleitete Tätigkeit als Führer des III. Armeekorps im ersten Balkankrieg legte er in einer persönlichen Veröffentlichung



Rechenschaft ab, die das Gerade und Kernige seines Wesens erkennen läßt; später wurde er Botschafter in Berlin.

In den Balkankriegen scheinen alle Prophezeiungen von der Goltz' und die Erwartungen der deutschen Öffentlichkeit zur tiefen Genugtuung ihrer zahlreichen Gegner — die Weltkriegsfronten zeichnen sich bereits deutlich ab — über die Tüchtigkeit des türkischen Heeres für immer zusammenzubrechen. Die Türkei verliert fast ihren gesamten europäischen Besitz. Ausländische und sogar türkische Stimmen selbst versuchten die Schuld an der Katastrophe den deutschen Reformern zuzuschreiben. Doch der Krieg ging nicht verloren, weil man diese zum Neubau des türkischen Heeres bestellt hatte, sondern weil man ihnen im Augenblick der Gefahr allen Einfluß nahm und trotz ihrer ernsten und nachdrücklichen Vorstellungen Maßnahmen traf, die zu einem völligen Scheitern der Landesverteidigung führen mußten. Erst als die Katastrophe nicht mehr aufzuhalten war, wurde es deutschen und österreichischen — und zwar nur diesen — Offizieren erlaubt, an den Kampfhandlungen teilzunehmen. Von Hochwächter war mit Oberstleutnant von Lossow im Stabe Mukhtars tätig, zu dem später auch Leutnant Jahnów kam. Er berichtet von dem vorzüglichen Eindruck einer von dem deutschen Major Gottschalk ausgebildeten Pionierkompanie. Von Lossow hatte nach Mukhtars Verwundung Gelegenheit zu einem selbständigen, mit großem Schneid durchgeführten Angriff am Derkosee.

Am besten funktionierte die durchweg mit Kruppgeschützen ausgerüstete Artillerie. Ihr allein ist es zu verdanken, daß die Bulgaren nicht bis Konstantinopel durchbrachen, sondern vor der Tschataldschalinie, deren Artilleriekommandant Ali Riza Pascha 1887 bei der Artillerie in Wiesbaden gedient hatte, zum Stehen kamen. Leutnant Jahnów meinte bei ihrem Anblick: „Man konnte fast glauben, deutscher Artillerie zu begegnen.“ Im Stabe des eben genannten Paschas sollte Major Lehmann, Kommandeur des Modellfeldartillerieregiments in Adrianopel, Verwendung finden, doch erkrankte er an Cholera und schied die längste Zeit aus. Leutnant Knoerzer stellte sich als Flieger zur Verfügung. Der ehemalige bayrische Oberleutnant Graf Preysing führte tollkühne Patrouillen gegen den Feind. Er sieht genau, was getan werden mußte, und steht doch hilflos, zur Ohnmächtigkeit verdammt, im Wirbel des Rückzugs. Am 7. November 1912 schreibt er an seine Angehörigen: „Hätte ich nur die Macht, die Lethargie in Konstantinopel aufzuwecken, mit allen verfügbaren Mitteln, Lastautos, Omnibussen, Droschen, Brot und Munition an die Tschataldschalinie zu fahren, den Leuten Brot zu geben und ein paar tüchtige Offiziere und Intendanzbeamte — keine Macht der Welt könnte diese tapferen Leute aus ihrer Stellung vertreiben.“

Oberst Bobb und Oberstleutnant von Register stellten sich, allerdings ohne Verwendung finden zu können, zur Verfügung. Ebenso meldete sich Leutnant Bahring, der bereits in Tripolis mitgekämpft hatte. Deutschsprechende türkische Offiziere sind keine Seltenheit. Daß die deutsche Schule ein unschätzbarer Wert, nicht aber ein Fehler oder Fehlgriff war, zeigen drei Männer, die in dem sonst so demütigendem Kriege unvergänglichen Lorbeer um die türkischen Fahnen wanden. Allen voran der heldenhafte Verteidiger von Adrianopel, das sich erst ergab, als die Lebensmittel zu Ende gingen, Schükri Pascha.

1885 kam er nach Deutschland und trat in das 2. Gardefeldartillerieregiment ein. Über ihn schrieb Wilhelm I. an den Sultan: „Es ist eine Ehre für meine Regimenter, solche Offiziere in ihrer Mitte zu haben.“ Als Schükri nach Konstantinopel zurückkehrte, wurde er zum Flügeladjutanten ernannt, wozu nur in Deutschland ausgebildete Offiziere bestimmt wurden. Seine Leistung ist um so größer, da er erst 5 Tage vor Kriegsausbruch mit der Verteidigung von Adrianopel betraut wurde.

Der langjährige Reformers Generalmajor Imhoff Pascha meint in einer Veröffentlichung: „Seine (Schükris) Taten werden in der Geschichte unvergessen bleiben. Der Widerstand war bis zur Menschenmöglichkeit fortgesetzt.“

Der zweite ist der tapfere Verteidiger von Jannina, Generalleutnant Essad Pascha, der lange im deutschen Generalstab und bei verschiedenen Waffengattungen in Deutschland Dienst getan hatte. Unter äußersten Schwierigkeiten konnte er Stadt und Festung gegen den griechischen Kronprinzen Konstantin verteidigen, der übrigens, sein Bezwinger, die Berliner Militärakademie besucht hatte. Der letzte ist der Leiter der Verteidigung von Skutari, der Oberst Hassan Riza Bey, der 1903 mit der fünften Rate der nach Deutschland gesandten türkischen Offiziere



abkommandiert wurde und im Regiment 145 zu Metz Dienst tat. Noch ehe Skutari übergeben war, wurde der tüchtige Oberst ermordet; die Montenegriner behaupten, daß nun lange Zeit der österreichische Konsul und ehemalige Major Adolf Ritter von Zambaur die Seele des türkischen Widerstandes gewesen sei. Wäre überall so entschlossen gekämpft worden wie in Adrianopel, Jannina und Skutari, so wäre der Krieg für die Türkei nicht verlorengegangen; in allen drei belagerten Plätzen aber — das ist sicher kein Zufall — führten türkische Offiziere, die ihre maßgebliche Ausbildung in Deutschland erhalten hatten.

In diesem Kriege spielte auch die türkische Flotte eine, wenn auch nicht den unglücklichen Ausgang wendende, so doch keine ganz unrühmliche Rolle. Manche Einheiten waren auf deutschen Werften entstanden. Ein Deutscher wurde zum Inspekteur des Torpedo- und Minenwesens ernannt. Unter den drei Linienschiffen waren zwei ehemalige deutsche, „Haireddin Barabarossa“, einst „Kurfürst Friedrich Wilhelm“, und „Torgut Reis“, die frühere „Weissenburg“. Eine große Bedeutung kam der Eisenbahn von Adrianopel nach Konstantinopel während der kriegserischen Ereignisse zu; die Beamten mußten Tag und Nacht Unmögliches leisten. Hier treffen wir Inspektor Kalter und seine Mitarbeiter Snyder, Brand und Hahn, daneben Obergeringenieur Doll, von den deutschen Angestellten und Maschinisten ganz zu schweigen.

Auch die reiche Hilfe durch das deutsche und österreichische Sanitätswesen soll nicht vergessen werden. Einzelne deutsche Ärzte tauchen schon früher in der Türkei auf. Vorübergehend ist der später weltberühmt gewordene Eduard Schnitzer 1873 am Marinehospital der türkischen Hauptstadt tätig. Im Kriege von 1877/78 finden sich deutsche und österreichische Ärzte u. a. in Widdin, Plewna, Konstantinopel und Erzerum.

Im Balkankrieg hilft in Lüle Burgas der junge österreichische Professor Clairmont. In Konstantinopel steht das deutsche Hospital unter Dr. Schleips Leitung, sein Assistent ist Dr. Moser. Die Damen der Botschaft helfen uneigennützig. Mukhtar Pascha genießt nach seiner schweren Verwundung ihre Pflege. Direktor des Hospitals Gülhane in Konstantinopel ist Dr. Wittig, neben ihm stehen die Ärzte Bier und Vollbrecht mit acht deutschen Oberschwestern. Die Anregung zur Hilfeleistung in der Hauptstadt ging von dem Kommandanten des hier stationierten österreichischen Kreuzers aus.

Doch Menschen und Umstände waren stärker als der deutsche Wunsch, zu retten. Weder hier noch im Militärischen wurde eine grundlegende Wandlung herbeigeführt. Die Tragik geschichtlicher Erstarrung wirkte sich voll aus, vielleicht stärker noch als ohne die Reformen: denn das Alte war nicht mehr, und das Neue trug noch nicht. Aber den wertvollen Kern türkischen Soldatentums hatten die Deutschen entdeckt; sie wußten, hier lag ein Samenkorn, das einst reiche Früchte versprach. Sie wiesen den Weg künftigen Wachstums, und sie hatten sich nicht getäuscht. Waren auch Vorwürfe gegen ihre Berater die erste Empfindung der Türken nach der Niederlage, so erkannte doch eine tiefere Betrachtung rasch die Unlösbarkeit der türkischen Wehrmacht vom deutschen Vorbild. So schrieb der Großwesir Mahmud Schewket Pascha an den Militärgouverneur von Konstantinopel, Ahmed Djemal Pascha: „Was unsere Armee betrifft, so glaube ich, daß wir uns den Methoden der Deutschen nicht mehr verschließen können. Seit mehr als dreißig Jahren haben wir in unserer Armee deutsche Instruktionen, unser Offizierkorps ist durchaus nach den deutschen Methoden erzogen worden, unsere Armee ist mit dem Geiste deutscher Erziehung und deutscher Instruktion auf das engste vertraut. Dies zu ändern, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Ich habe daher die Absicht, eine deutsche Militärmission großen Stils kommen zu lassen.“ Nach seinem Tode übernahm sein Nachfolger Izzet Pascha diesen Gedanken. Die Entsendung der offiziellen deutschen Militärmission unter Liman von Sanders Ende 1913 setzte den Schlußstein zu der deutsch-türkischen Verbundenheit, die sich nach noch nicht einmal Jahresfrist im gemeinsam geführten Großen Kriege bewährt und gekrönt sah. Es ist, als wenn sich ein längst gelegter Ring schließt, da der Vater dieses großen Gedankens, von der Goltz, im Frühjahr 1916 in Bagdad stirbt, weil er sich beim Besuche kranker türkischer Soldaten, die er trösten und aufrichten wollte, angesteckt hat.



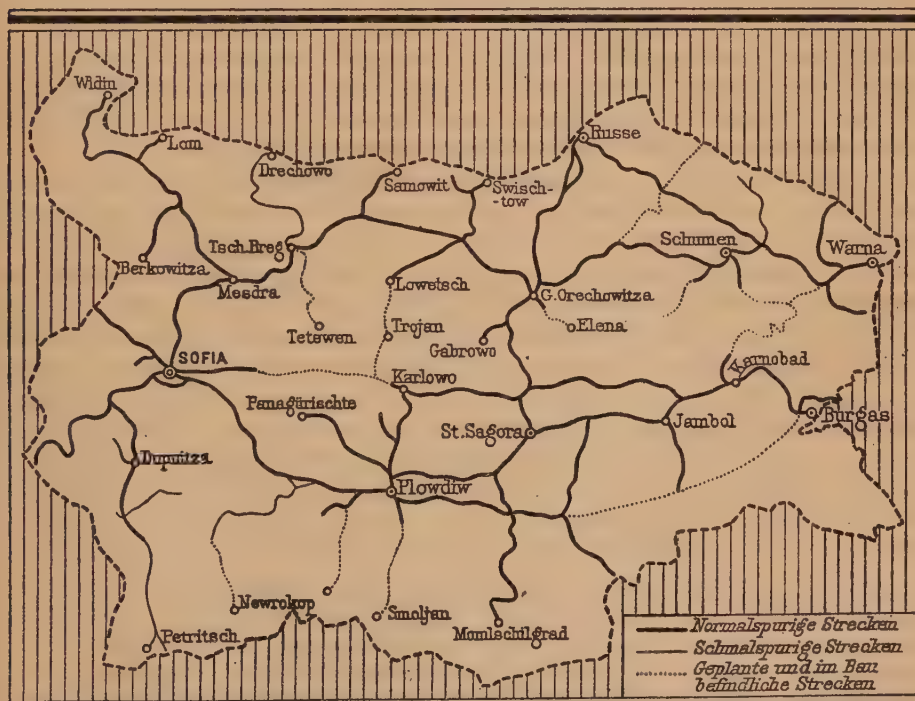
H. BARTEN

## Verkehrswege und Verkehrsmittel in Bulgarien

Der Verkehr ist ein Grundproblem der gesamten Wirtschaft Bulgariens. Die Umstellung der Landwirtschaft auf den Anbau von Industriepflanzen, Gemüse und Obst, die Notwendigkeit der Erschließung des Holzreichtums und der Bodenschätze der Gebirge und die steigende Differenzierung der Wirtschaft in den verschiedenen Landschaften machen einen raschen Ausbau der Verkehrswege zur dringenden Voraussetzung. Die saisonbedingte Zusammenballung des Binnenverkehrs und des Exportes auf wenige Monate im Jahre hat kaum zu lösende organisatorische Probleme zur Folge. Auch der Fremdenverkehr, um den sich Bulgarien sehr bemüht, verlangt Besserung der Verkehrsmöglichkeiten. Auf die strategische Bedeutung guter Verkehrswege braucht nicht erst hingewiesen zu werden<sup>1)</sup>.

Die Eisenbahnen. Während in den meisten europäischen Ländern das Eisenbahnnetz in den Grundzügen seit vielen Jahren festliegt, sind große Teile Bulgariens heute von Eisenbahnen noch nicht erschlossen. Es gibt Gebiete, die bis zu 90 km von der nächsten Eisenbahn entfernt sind; und dies, obgleich in den letzten Jahrzehnten ungeheuer viel geschaffen worden ist.

1) In einer großen Rede vor dem Parlament hat der damalige Minister für öffentliche Bauten auf alle diese Probleme ausführlich hingewiesen. (Januar 1939.)



GEOPOLITIK/XVII. JAHRGANG/HEFT 11/ENTWURF: BARTEN / ZEICHNUNG: STEINAU.



So beträgt die Entfernung der Stadt Tetewen von der Station Tscherwen-Breg 62 km. Die Entfernung der südlich des Balkan gelegenen Station Sliwen oder Straldscha von der nächstgelegenen Station nördlich des Balkan (Tirgowische) beträgt 110 km. Will man mit der Eisenbahn von einem dieser Orte zum anderen fahren, so muß man über 300 km zurücklegen — in Bulgarien eine Tagereise. Die Stadt Elena im Balkan ist über 40 km von den Eisenbahnen nördlich und südlich des Balkan entfernt. Noch schlechter liegen die Verhältnisse in den Rhodopen. Slatograd ist von der nächsten Eisenbahnstation Momtschilgrad 69 km entfernt; Momtschilgrad selbst hat den Eisenbahnananschluß aber auch erst 1932 erhalten; bis 1930 war Slatograd 112 km von der Eisenbahn entfernt. Smoljan ist von Assenowgrad 92 km entfernt, Newrokop von Bjelitz 70 km. Bis 1937 war Newrokop sogar 129 km von der Eisenbahn entfernt. Es handelt sich hier ausschließlich um Städte, die kleine Zentren für ihre Umgebung bilden. Die Beispiele ließen sich beliebig vermehren.

Es ist klar, daß schon eine Entfernung von 12 km von der Eisenbahn den Transport zur Eisenbahn sehr erschwert; denn der Bauer braucht mit dem Ochsenwagen hin und zurück einen ganzen Tag. 20 Ochsenwagen müssen einen ganzen Tag arbeiten, um nur einen Eisenbahnwagen zu füllen. Bei 80 km Entfernung müssen sie eine ganze Woche tätig sein; der Transport lohnt dann nur für sehr hochwertige Produkte. Das bulgarische Arbeitsdienstpflichtgesetz von 1933 rechnet damit, daß nur die Dörfer bis zu einer Entfernung von 10 km von der Eisenbahn einen wesentlichen Nutzen von ihr haben.

Die Eisenbahnkarte Bulgariens zeigt deutlich die drei hauptsächlichsten Wirtschaftsgebiete, die durch die verkehrsarmen Gebirgslandschaften voneinander geschieden sind: Nordbulgarien, die Ebene zwischen Balkan und Rhodopen und die Becken um Sofia. Ganz Nordbulgarien wird von einer Eisenbahnlinie durchzogen, die parallel zur Donau und zum Balkan verläuft. Weil die vom Balkan kommenden Flüsse das Tafelland stark zerlegt haben und bei Hochwässern in den gebirgsnahen Gebieten ungeheure Verwüstungen anrichten können<sup>1)</sup>, bleibt die Linie weit nördlich vom Balkan, so daß die alten Balkanstädte unter der Verkehrsferne schwer zu leiden haben. Diese lange Linie wird aber von keinem durchgehenden Zuge durchfahren; es sind vielmehr zwei Zweige, die von Widin im Westen und von Warna und Russe im Osten her kommen und sich bei Mesdra vereinigen. In dieser Tatsache kommt die beherrschende Stellung der Landeshauptstadt Sofia zum Ausdruck.

Von dieser Hauptstrecke zweigen mehrere Stichbahnen zur Donau und wenige zum Balkan hin ab; z. T. arbeiten diese Bahnen nicht wirtschaftlich, sondern erfordern Zuschüsse. Für die Landwirtschaft der näheren Umgebung haben sie aber große Bedeutung; in Zukunft können sie auch für den Export über die Donauhäfen Bedeutung gewinnen. Die bulgarische Regierung arbeitet in den letzten Jahren an dem Ausbau der kleineren Donauhäfen, um diese Verkehrsstraße nutzbar zu machen.

In Südbulgarien ist das Rückgrat des Netzes die Linie von Sofia nach Burgas, dem zweiten Hafen am Schwarzen Meere mit der Abzweigung nach Konstantinopel. Auch hier zweigen von der Hauptstrecke Nebenlinien ab. In Südbulgarien hat sich aber ein besonderes Verkehrszentrum ausgebildet: die Stadt Plowdiw (Phillipopol).

Es sind folgende Strecken, die alle erst in jüngerer Zeit entstanden sind und Plowdiw zum Zentrum sehr wichtiger Wirtschaftsgebiete machen: Plowdiw—Assenowgrad (eröffnet 1928), Plowdiw—Karlovo (1933) mit Abzweigung nach Hissar (1933), Plowdiw—Panagürische (1933);

1) Am 29. 6. 1939 war die Hauptstrecke auf 5 km durch die Rossitz unterpült und unbenutzbar. (Meldung des Dnes vom 29. 6. 1939.) Am 7. 6. 1940 wurde bei Roman durch Regen Sand und Steine auf die Schienen gespült, was ein großes Zugunglück zur Folge hatte. (Meldung des Dnes vom 8. 6. 1940.) Am 10. 7. 1940 teilte die Eisenbahnverwaltung durch Rundfunk und Presse mit, daß die Strecke nach Widin für eine Woche unterbrochen sei wegen Unterpülung und Zerstörung von Brücken. (Meldung des Wetscher vom 10. 7. 1940.)



hinzuzurechnen sind auch die Linien Kritschim—Peschera (1937) und Saranjowo—Bjelitza (bis Tschepino eröffnet 1926/27, bis Jakoruda 1937, bis Bjelitza 1939).

Es gibt nur wenige Verbindungen zwischen dem nordbulgarischen und dem südbulgarischen Netz. Zur Zeit besteht nur die Eisenbahnstrecke Gorna—Orchowitza—Stara—Sagora, die sogenannte Transbalkanlinie. Linienmäßig ist sie jetzt zu einer großen Nordsüdstrecke Russe—Momtschilgrad ausgebaut. Aber auch auf dieser 483 km langen Strecke gibt es kaum einen durchgehenden Verkehr. Der Sommerfahrplan 1939 weist nur einen durchgehenden Personenzug auf, der 16 Stunden brauchte und dabei eine Nacht durchfuhr. Die Leistungsfähigkeit der Gebirgsstrecke ist sehr eingeengt, da die Stationen sehr weit auseinanderliegen. Die Entfernung Platschkowtzi—Krazewo ist beispielsweise 16,5 km. Das hat zur Folge, daß auf der eingleisigen Linie täglich nicht mehr als 8—10 Zugpaare verkehren können<sup>1)</sup>.

Neben den zwei genannten Hauptwirtschaftsräumen hat die Landeshauptstadt eine sehr bedeutsame Sonderstellung. Sofia ist der tatsächliche Verkehrsmittelpunkt des Landes. Das nordbulgarische und das südbulgarische Netz ist mit Sofia verbunden und trifft sich hier. Dazu kommt die Verbindung zu dem Kohlenbecken von Pernik, dem Becken von Küstendil und nach Mazedonien. Der Fahrplan der Personenzüge ist völlig auf die Landeshauptstadt eingestellt. Der gesamte Güterexport, der den Landweg benutzt, muß über Sofia gehen; denn über Sofia führt die einzige brauchbare Eisenbahnverbindung nach Mittel- und Westeuropa<sup>2)</sup>. Mit der für bulgarische Verhältnisse sehr großen Zusammenballung der Bevölkerung und der übertriebenen Konzentration der Industrie und des Handels zieht die Landeshauptstadt an sich schon einen großen Teil der Waren des Landes an sich, was die nach Sofia führenden Strecken stark beansprucht; dazu kommt der gesamte Export, der die Eisenbahn benutzt. Es handelt sich vor allem um die Ausfuhr von schnellverderblichen Früchten und von Gemüse, die sich auf eine kurze Zeitspanne zusammenballt. Wesentlich dürfte sich in Zukunft auch auswirken, daß die über Nisch nach Belgrad führende Anschlußstrecke auch nur eingleisig ausgebaut ist. Von Nisch ab muß diese Linie nicht nur den bulgarischen Export aufnehmen, sondern auch den aus Serbisch-Mazedonien und aus Griechenland. Der Export auf dieser Strecke kann also nicht beliebig steigerungsfähig sein.

Die Ausbaupläne für das Eisenbahnnetz. Der Ausbau des Streckennetzes ist eine Hauptaufgabe der Eisenbahnverwaltung. Schon die Angaben über die Nebenstrecken um Plowdiw (S. 527) zeigen, in wie starkem Maße im Laufe der letzten 15 Jahre an der Erweiterung gebaut worden ist. Heute fehlen vor allem die Eisenbahnen in den Gebirgen.

Hier stößt der Bau auf außerordentliche Geländeschwierigkeiten. Dabei muß immer das Mißverhältnis zwischen den notwendigen materiellen Aufwendungen und dem in der ersten Zeit zu erwartenden Verkehr im Auge behalten werden. Die Tendenz, nur wirtschaftlich rentable Eisenbahnen zu bauen, bedeutet für Bulgarien eine außerordentliche Gefahr; denn die Folge müßte eine immer größere Konzentrierung auf die Ebenen sein, da die Gebirgslandschaften heute für die Gesamtwirtschaft des Landes wenig zu bieten haben. Wäre der Staat in der Lage gewesen, den Balkan sofort nach der Befreiung durch Eisenbahnen zu erschließen, könnte dieses Gebirge heute ein Zentrum der Industrie sein — wie die meisten deutschen Mittelgebirge.

1) Dantschew: Untersuchung und Bau des Eisenbahnnetzes. In „50 Jahre staatliche Eisenbahnen in Bulgarien“, S. 39/40, Sofia 1939.

2) Die Strecke Warna—Oborishte verläuft im äußersten Nordosten und hat für den Export keinerlei Bedeutung.

Es ist eine Tragik in der politischen Entwicklung Bulgariens, daß dies nicht möglich war. Jetzt muß unter großen Opfern das damals Versäumte nachgeholt werden.

Von den bestehenden Geländeschwierigkeiten sollen folgende Beispiele einen kleinen Eindruck geben:

1. Die 74 km lange Strecke durch das Iskerdefile zwischen Korilo und Mesdra hat 24 Tunneln und fast ebenso viele Brücken. Die Strecke mußte stellenweise aus dem Fels herausgesprengt werden. Noch heute gibt es keine durchgehende Landstraße durch das Iskertal. Um von einem Dorf zum anderen zu gelangen, muß man über die Höhen wandern.

2. Die Transbalkanstrecke überschreitet den Kamm in 882 m Höhe, während die Fußpunkte nördlich und südlich 255 (Drenowo) und 320 m (Dabowo) Meereshöhe haben. Die Eisenbahn erreicht die Paßhöhe in einer Spirale, wobei sie die schon einmal durchfahrene Strecke in größerer Höhe noch einmal kreuzt.

3. Die großartigste Strecke des Landes ist zweifellos die Schmalspurbahn Saranowo—Jakoruda. Der Reisende kommt aus dem Staunen kaum heraus. Technisch macht der Teil den größten Eindruck, der zwischen Tschepino und Jakoruda die Wasserscheide zwischen den Flußgebieten der Maritza und der Mesta in 1267 m Meereshöhe überschreitet. Zwischen Sweta Petka und Awramowo sieht man die Linie in drei Stufen übereinander an einem langen Hange; zweimal



Skizze der Strecke Tschepino—Tscherna Mesta

Punktiert sind die Tunneln gezeichnet. Die Skizze ist auf Grund der Zeichnungen in: S. Mitow, Die Eisenbahnlinie Tschepino—Jakorudax mit 76 cm Spurweite (Zeitschr. BIA 1938 Heft 12/13) wiedergegeben.

überkreuzt die Eisenbahn die eben durchfahrene Strecke in einem höheren Niveau. Der Abstieg erfordert ebenfalls ein zweimaliges Überkreuzen der Strecke. Auf der 10 km langen Strecke zwischen Sweta Petka und Awramowo sind allein 16 Tunneln. Einen Eindruck von der Streckenführung geben am besten die beiliegende Skizze und folgende Zahlen: Höhe von Pasardschik (Maritzaebene) 205 m, Höhe bei Kostandowo (Eintritt in das Becken von Lödschene 800 m, Höhe von Lödschene 740 m, Höhe von Sweta Petka 1043 m, Höhe von Awramowo (Paßhöhe) 1267 m, Höhe von Tscherna Mesta 989 m, Höhe von Jakoruda 897 m.

4. Die geplante Strecke zwischen Assenowgrad und Smoljan soll 82 km lang werden. Sie tritt in 221 m Meereshöhe in das Gebirge ein; die Wasserscheide soll mit Hilfe eines 4 km langen Tunneln in 1220 m Höhe überschritten werden, um sich dann bis Smoljan wieder auf 890 m zu senken. Die Linie erfordert 105 Tunneln, deren Gesamtlänge 26 km betragen soll, d. h. etwa ein Drittel der Strecke soll in Tunneln verlaufen. Man wird verstehen, wenn die Ausführung dieser Strecke nur sehr langsam beendet werden wird.

Für die nächste Zeit<sup>1)</sup> ist von der Eisenbahnverwaltung ein Programm für die

1) Der Generaldirektor der Bulgarischen Eisenbahnen gibt in einem Aufsatz „Die bulgarischen Staatseisenbahnen in der nächsten Zukunft“ (50 Jahre bulgarische Staatseisenbahnen, Sofia 1939, S. 4, 15) das Bauprogramm für die Jahre bis 1948. In der Karte der Eisenbahnen, die dem Bande beigegeben ist, sind weitere Bauvorhaben eingezeichnet.



Erweiterung des Streckennetzes herausgegeben worden. Auf der beiliegenden Skizze tritt klar hervor, daß die Erschließung der Gebirge voransteht. Zur Zeit führen in die südlichen Gebirge zwei Eisenbahnen und die Schmalspurbahn nach Jakoruda. Diese Schmalspurbahn soll bis Newrokop an der griechischen Grenze fortgesetzt werden. 1941 soll die Strecke bis Dobrinische gebaut werden, während die weitere Fortsetzung für den Zeitabschnitt bis 1948 nicht vorgesehen ist. Außerdem sind zwei neue Strecken geplant; die Linie nach Dewin ist aber auch im Plane bis 1948 nicht vorgesehen; von der Linie Assenowgrad—Smoljan soll das Teilstück bis Chwojna in den Jahren 1942—45 gebaut werden; die Fortsetzung ist bis 1948 nicht geplant. Dadurch wird das Bild, das die Skizze bietet, stark eingeschränkt.

In den Balkan hinein sind auf dem Plan vier neue Strecken vorgesehen, und eine soll über den Balkan hinweg fortgesetzt werden. Aber auch hier ist es nur ein Plan auf lange Sicht. 1943 soll die Schmalspurbahn Tetewen—Tscherwen—Breg fertig werden. Die Linien Lowetsch—Trojan und Preslaw—Wirbitza sind für das Baujahr 1947/48 vorgesehen. Von der Linie Leskowetz—Elena ist nur das leicht zu bauende Teilstück bis Slataritza für das Jahr 1940/41 vorgesehen; die Fortsetzung steht bis 1948 nicht auf dem Programm. Auch die Transbalkanlinie Trojan—Karlowo wird bis 1948 nicht vorgesehen.

Die seit Jahren im Bau befindliche Eisenbahn Schumen—Karnobad soll 1940 endlich fertig werden. Sie wird die dritte Überquerung des Balkangebirges darstellen und eine wichtige Verbindung der östlichen Teile Nord- und Südbulgariens darstellen. Sie erhält besondere Bedeutung in Verbindung mit der geplanten Strecke durch die Beckenreihe am Südfuß des Balkans. Es sei aber gleich betont, daß das schwierigste Stück zwischen Sarantzi und Sopot im Bauplan bis 1948 nicht vorgesehen ist.

Diese Linie wird die Entfernung von Sofia nach den beiden Häfen am Schwarzen Meer wesentlich verkürzen und damit die derzeitigen zwei Hauptstrecken entlasten, z. T. wohl auch ersetzen; damit die Verkürzung des Weges nach Warna um 50 km ermöglicht wird, ist von der Strecke Schumen—Karnobad eine Abzweigung geplant, die von Asparuchowo über Sindel führt.

Insgesamt gibt die Skizze des Bauprogramms also ein zu günstiges Bild, weil man geneigt ist, zu glauben, daß die dort eingezeichneten Pläne in den nächsten Jahren zur Ausführung gelangen werden. Sicher werden die Pläne noch wesentliche Abweichungen erfahren müssen. Die Rückgliederung der Dobrudscha an Bulgarien wird eine schnelle Erweiterung des Eisenbahnnetzes im nordöstlichen Bulgarien erfordern. Es ist auch möglich, daß nach der Bereinigung des territorialen Streites zwischen Bulgarien und Rumänien und nach der Fertigstellung des Fährbootes über die Donau ein wesentlicher Teil des Exportes, der bisher über Sofia—Belgrad ging, aus Nordbulgarien über Rumänien geleitet werden kann.

Wesentlicher werden aber noch die Forderungen werden, die sich aus der Gewinnung des Zuganges zur Ägäis und eines brauchbaren Hafens am Mittelmeer ergeben werden. Zweifellos wird dieser Hafen den wesentlichen Export Südbulgariens an Stelle von Burgas übernehmen, ebenso einen wesentlichen Teil des Importes. Das bedeutet, daß das gesamte Eisenbahnnetz Südostbulgariens zum Ägäischen Meere ausgerichtet werden muß. Für den Hafen von Burgas werden sich im Laufe der Jahre sicher schwere Probleme ergeben.

Außer durch die Weitmäsigkeit des Eisenbahnnetzes leidet die Ausnutzung der Eisenbahnen auch durch technische Unzulänglichkeiten. Vor allem ist die Eingleisigkeit sämtlicher Strecken hervorzuheben. Krümmungen und Steigungen der Strecken sind sehr groß und erlauben keine großen Geschwindigkeiten.

So brauchte der Schnellzug für die 541 km lange Strecke von Sofia nach Warna 12 Stunden! Die neue Strecke durch die Beckenreihe am Südfuß des Balkan soll diese Nachteile nicht aufweisen und nicht nur kürzer werden, sondern auch größere Geschwindigkeiten erlauben.

Der Güterzug von Sofia nach Plowdiw muß beispielsweise vor Beginn der Steigung zum Paß von Wakarel einen Teil der Wagen abhängen, so daß sie erst später weiterbefördert werden können.

Bei der Eingleisigkeit der Strecken macht sich besonders erschwerend bemerkbar, daß die wenigsten Stationen mit Fernsprechern ausgestattet sind, sondern sich immer noch mit Telegraphen behelfen müssen.

Daß auch das Zwischenschalten von Schmalspurbahnen den Eisentransport wegen des notwendigen Umladens verlangsamt und verteuert, ist selbstverständlich. Die allmähliche Verbesserung dieser Nachteile ist genau so wichtig wie die Erweiterung des Eisenbahnnetzes.

Das Problem des Wagenmangels. Aus der saisonmäßig bedingten Zusammenballung des Binnenverkehrs und des Exportes ergibt sich in jedem Jahre ein schwerer Wagenmangel, der der bulgarischen Wirtschaft große Verluste bringt und eine beschleunigte Fortsetzung der Umstellung der Landwirtschaft auf Obst- und Gemüsebau in einigen bevorzugten Zentren verhindert. Die Eisenbahnverwaltung kann ihren Wagenbestand nicht auf die Verkehrsspitze zuschneiden, weil in diesem Falle ein großes Kapital den größten Teil des Jahres hindurch ungenutzt bleiben müßte. Folgende Zahlen geben einen ersten Eindruck von der Zusammenballung des Verkehrs auf eine kurze Zeit. In der Tabelle ist der Verkehr in Prozenten des Verkehrs im verkehrsstärksten Monat angegeben.

Monate	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Personenverkehr	60,6	53	55,7	71,2	78,8	71,7	87	100	90,4	79,8	78,3	71,6
Güterverkehr	41,4	42,5	47,6	50,7	60,2	70	67,5	78,1	90,8	100	81,6	73,6

Besonders deutlich ist die Konzentration bei dem Güterverkehr, der in den Monaten Januar/März besonders gering ist. In den Winter- und Frühjahrsmonaten sind die Zufahrtswege von den Dörfern zu den Eisenbahnen grundlos von Schlamm oder tief unter Schnee. Die Eisenbahn erhält also keine Massengüter wie Holz, Getreide, Steine als Fracht. Es ist zweifellos unwirtschaftlich, daß während der Hauptbeanspruchung der Güterwagen durch Gemüse- und Obsttransporte auch der größte Teil des Holzes verfrachtet wird, das noch immer das hauptsächliche Heizmaterial darstellt.

Die oben angegebenen Zahlen zeigen aber noch nicht die ganze Schwere des Problems, denn bei den Tonnenangaben kommt nicht zum Ausdruck, daß für den Transport von Obst und Gemüse der Wagen niemals gewichtsmäßig voll ausgenutzt werden kann. Im Mai und Juni beginnt der Mangel an Wagen — insbesondere an Kühlwagen — bei den Erdbeertransporten. 1939 erfolgte der Erdbeerexport aus Bulgarien mit Hilfe von 50 bulgarischen und 369 gemieteten ausländischen Wagen. Das reichte aber immer noch nicht. Deshalb ist ein Teil der Erdbeerproduzenten und -erzeuger zur Konservierung der Früchte übergegangen. Dies geschieht auch in steigendem Maße bei den Tomaten. Unmöglich ist das Verfahren aber beim Trauben-



export. Während der Traubenernte erreicht deshalb der Wagenmangel seinen Höhepunkt. 1938 wurden beispielsweise aus Bulgarien 18000 Wagen Obst und Gemüse exportiert, davon allein 12000 Tonnen Trauben. 2000 Tonnen Trauben konnten nicht verschickt werden, weil es an Wagen fehlte. Der Verlust für die Volkswirtschaft ist sehr empfindlich. Nach bulgarischen Angaben<sup>1)</sup> wären für den Traubenexport des Jahres 1938 allein mindestens 4000 Wagen notwendig gewesen, die drei Fahrten hätten zurücklegen müssen. Bulgarien besaß 1938 aber insgesamt überhaupt nur 3200 Wagen und brauchte davon für den Binnenverkehr unbedingt 2000. Außer Trauben wurden zudem auch andere Erzeugnisse exportiert. Um der Verkehrsspitze gewachsen zu sein, müßte die bulgarische Eisenbahnverwaltung ihren Güterwagenbestand also annähernd vervierfachen, was natürlich unmöglich ist. Diese Zahlen gelten nur, wenn man von der erstrebten und allgemein geförderten Erweiterung des Obst- und Gemüsebaues absieht. Nach einer Erklärung der Eisenbahnverwaltung soll ein 1938 bewilligter Kredit u. a. zum Ankauf von 1225 Güterwagen dienen, die im Laufe dreier Jahre beschafft werden sollen<sup>2)</sup>. Diese Zahl steht in keinem Verhältnis zum Spitzenbedarf. Die Eisenbahnverwaltung sucht sich dadurch zu helfen, daß sie in jedem Jahre bei ausländischen Eisenbahnverwaltungen Güterwagen pachtet, was aber auch nur in unzureichendem Maße gelingt. Aus diesen kurzen Angaben ist zu ersehen, daß das gesamte Problem der Umstellung der bulgarischen Wirtschaft auf hochwertigere Erzeugnisse völlig von der Lösung der Verkehrsprobleme abhängt.

Die Landstraßen. In einem Lande mit einer so geringen Dichte des Eisenbahnnetzes kommt den Landstraßen naturgemäß besondere Bedeutung zu. Es ist viel schwerer, über den Zustand und die Zahl der Landstraßen eines Landes exakte und vergleichbare Angaben zu machen; denn die Wertung der Güte einer Landstraße ist in den Ländern sehr verschieden. Ein Bulgare sagt: „Man muß berücksichtigen, daß in Bulgarien Wege als für den Wagenverkehr geeignet gehalten werden, die reine Naturgebilde sind, wie die Betten von Bächen und Wildwässern. Man rechnet dazu auch Stellen, wo Menschen zu Fuß gehen oder mit dem Wagen fahren können, an denen man Spuren von Hufen oder von Rädern sieht. Das sind meist Saumpfade. Mit größerem Recht werden die Stellen als Wege bezeichnet, wo Hindernisse beseitigt sind, so daß man dort fahren kann. Von der Art sind die meisten Landwege Bulgariens<sup>3)</sup>.“ Die von Automobilen befahrenen Straßen sind mit deutschen Autostraßen nur in ganz wenigen Fällen vergleichbar. Diese Vorbemerkung muß gemacht werden, damit nicht falsche Vorstellungen bei dem deutschen Leser entstehen. Die Straßen spielen trotz der nach deutschen Verhältnissen schlechten Beschaffenheit doch eine außerordentlich wichtige Rolle.

Im Personenverkehr hat sich der Autobus eine außerordentlich große Bedeutung verschafft. Auch die entlegensten Orte sind heute mit Hilfe von Autobussen zugänglich gemacht, und trotz schlechter Straßen wird erstaunlich viel gereist. Ich gebe eine Karte der privilegierten Autobuslinien, die eine Vorstellung von der Erschließung des Landes durch den Autobus geben soll. Dabei bin ich mir klar, daß

1) Nach D. Pawlow im Westnik na Westnitzi vom 29. 5. 1939.

2) Erklärung der Eisenbahnverwaltung in der Zeitung Dnes vom 8. 6. 1939.

3) Boschkow. In Mollow: Die sozialökonomische Struktur der bulgarischen Landwirtschaft. Bulgarische Ausgabe, Seite 27.

mir Fehler unterlaufen sein können<sup>1)</sup>, die allerdings für das Gesamtbild nicht wesentlich sind. Die Karte sagt außerdem nichts darüber aus, wie viele Autobusse auf einer Linie verkehren; es kann also vorkommen, daß auf einer Linie 10 große Wagen täglich verkehren, auf einer anderen dagegen nur ein Wagen mit 6 oder 10 Sitzen. Sie sind in der Karte gleichwertig eingezeichnet, weil jegliche Unterlage fehlt. Trotzdem ergibt sich ein kennzeichnendes Bild.

Die Karte zeigt eine viel größere Dichte des Netzes als die Eisenbahnkarte. Es treten viele kleine Zentren hervor, von denen Autobuslinien nach allen Seiten radial ausstrahlen. Solche besonders auffälligen Zentren sind Plowdiw, Stara Sagora, Pardschik, Burgas, Widin, Lom, Orechowo, Wrata, Plewen, Gorna Orechowitz, Russe, Schumen und andere. Darin drückt sich die Anziehungskraft der Städte auf die Dörfer der Umgebung aus. Die Bauern fahren ja nicht zum Vergnügen in die Stadt, sondern um ihre Geschäfte zu besorgen. An den Tagen des Wochenmarktes gibt es oft besonderen Autobusverkehr; der Bauer fährt nicht mehr mit seinem Wagen zum Markt und verliert einen ganzen oder gar zwei volle Tage. Die Benutzung des Autobusses ist wirtschaftlicher. Die Menge des Gepäcks auf den Verdecken der Autobusse ist dementsprechend oft geradezu beängstigend.

Außer diesem wichtigen Verkehr auf kürzere Entfernungen gibt es auch weitreichende Strecken. In ihnen drückt sich auch der die Wirtschaftsgebiete vieler kleinerer Städte mit umfassende Bereich der größeren Städte aus. Da tritt besonders die Landeshauptstadt Sofia hervor. Sie hat einen sehr ausgeprägten Autobusverkehr mit den umliegenden Dörfern. Darüber hinaus gehen von Sofia durchgehende Strecken bis zur Donau (185 km, 9 Stunden), nach Osten bis Kasanlück (208 km, 9 Stunden) und Gabrowo (242 km, 12 Stunden), nach Süden bis Newrokop an der griechischen Grenze (220 km, 10 Stunden) und Petritsch an der griechischen Grenze (208 km, 9 Stunden). Sofia zieht also einen riesigen Bezirk an sich.

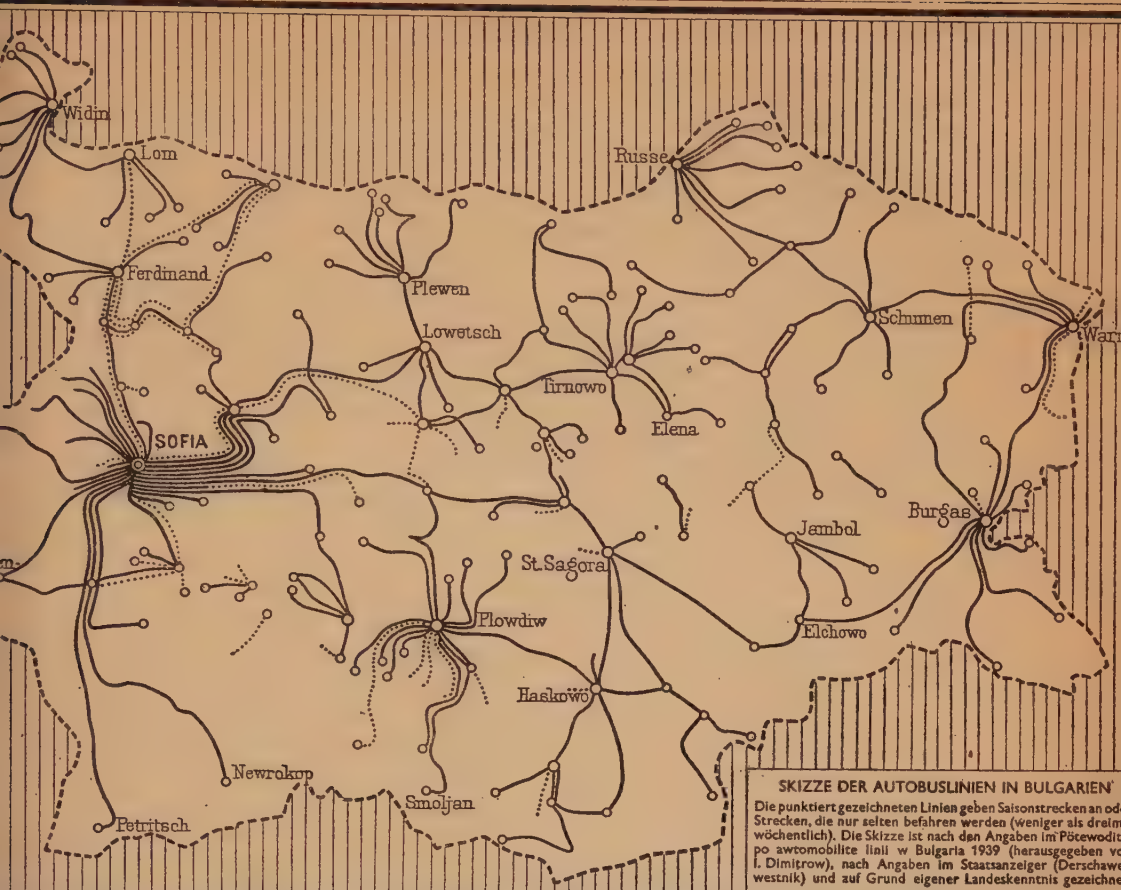
Sonst gibt es nur dort lange Überlandstrecken, wo eine brauchbare Eisenbahnverbindung zwischen wichtigeren Orten oder Bezirken fehlt, z. B. zwischen Burgas und Warna (184 km, 8 Stunden), Burgas—Elchowo 111 km. Diese Strecken ersetzen die fehlende Eisenbahn für den Personenverkehr.

Der gesamte Autobusverkehr wird von einer großen Zahl privater Unternehmungen betrieben; sie müssen allerdings ein Privileg haben und einen festen Fahrplan und bestimmte Fahrpreise einhalten. Die Zuverlässigkeit des Verkehrs wird von der Polizei überwacht.

Das Privatauto wird in Bulgarien noch auf lange Zeit auf eine ganz begrenzte Schicht der städtischen Bevölkerung beschränkt bleiben. Angestellte und Beamte sind völlig außerstande, ein Auto zu besitzen. Bei den Bauern ist auch nicht an solchen Luxus zu denken. 1936 hatte ganz Bulgarien 2902 Personenwagen, davon entfielen 1703 — also weit über die Hälfte — auf den Bezirk Sofia; d. h. natürlich, daß die Hälfte der Automobile Bulgariens im Besitze von Bürgern der Landeshauptstadt waren. Der gesamte Bezirk Stara Sagora (1934: 814 000 Einwohner)

1) Ich habe mich auf eine private Zusammenstellung der Autobuslinien gestützt, die allerdings nicht vollständig ist (Dimitrow, Pötewoditel po abtomobilnite linii w Bulgarii; Sofia 1939), außerdem auf Veröffentlichungen im Staatsanzeiger (Derschawen Westnik). Außerdem habe ich auf Grund meiner Kenntnis des Landes und seiner Autobuslinien Verbesserungen vornehmen können.





hatte 1936 insgesamt 139 Personenautomobile, daneben 101 Autobusse, der Bezirk Wratza (1934: 740 000 Einwohner) hatte 132 Personenautomobile!

Für den Güterverkehr gibt es erst Ansätze, wie ja auch die Zahl der Lastautomobile noch sehr gering ist<sup>1)</sup>. Es gibt einige Unternehmungen, die regelmäßigen Gütertransport übernehmen; sie sind aber sehr gering an Zahl, und ich kann keine zuverlässigen Angaben machen. Bei der Bauernbevölkerung, die ja die wesentlichen Massengüter liefert, ist das Lastauto noch völlig unbekannt; der Ochsen- und Büffelwagen und in vielen Gebirgslandschaften das Saumtier sind immer noch die Transportmittel für Lebensmittel, Holz und die Waren, die der Bauer in der Stadt kauft. Ein Ochsenwagen kann etwa an einem Tage eine Tonne 20 km weit befördern, ein Saumtier 75 kg vielleicht 30 km. Eine kleine Rechnung zeigt, wie viele Wagen oder gar Saumtiere notwendig sind, um nur einen Güterwaggon zu füllen, und wie viele Tage sie oft unterwegs sein müssen. Das bedeutet gleichzeitig eine Verschwendung der Arbeitskraft der notwendigen Begleitpersonen.

1) 1936 gab es insgesamt 742 Lastautomobile in Bulgarien, davon allein im Bezirk Sofia 446! Auf die anderen Bezirke entfielen also insgesamt 296 Lastautos. Der Bezirk Wratza hatte beispielsweise 5 Lastautos!!

Im Balkan habe ich beispielsweise Pferdekaranen gesehen, die 15 km weit Kartoffeln mit Hilfe von Saumpferden zur Bahn brachten. Mindestens 200 Saumpferde sind notwendig, um einen 15-Tonnen-Eisenbahnwagen zu füllen. Sie müssen einen vollen Tag arbeiten.

Im Dospatal in den südlichen Rhodopen habe ich lange Pferdekaranen getroffen, die Bretter und Balken auf ihrem Rücken zu einem auf der Wasserscheide liegenden Holzplatz schleppten. Von dort wurde das Holz auf Ochsenwagen zu dem 25 km entfernten Bahnhof gefahren.

In den Rhodopenwäldern zwischen Dospat und Batak bin ich im Laufe einer Woche täglich großen Karanen von Ochsenwagen begegnet, die das Holz zwei Tagereisen weit zur Eisenbahn beförderten.

Diese Waldwege sind leider noch sehr selten: außerdem sind sie sehr schnell zerfahren und müßten eigentlich dauernd erneuert werden.

In Tirgowische kann man im Sommer an den Tagen des Wochenmarktes Hunderte von Bauernwagen sehen, die Holz geladen haben, das verkauft werden soll. Die wenigsten Bauern kommen dabei mit einem Tage Abwesenheit von ihrem Hofe aus.

Solche Beispiele ließen sich beliebig vermehren.

Diese primitiven Verkehrsformen entsprechen nicht den Formen der modernen Wirtschaft. Der Transport geht nicht nur sehr langsam vor sich, sondern die Arbeitskraft des Zugviehs und der Menschen wird dabei verschwendet. Die Modernisierung und Umstellung der bulgarischen Landwirtschaft ist deshalb aufs innigste mit der Lösung der Verkehrsfragen verknüpft.

Die Finanzierung der Eisenbahn- und Wegebauten ist natürlich eine der hauptsächlichsten Hemmnisse für eine schnellere Entwicklung. Während vor dem Weltkriege fast alle Eisenbahnen mit Hilfe ausländischer Anleihen gebaut worden sind, die die Volkswirtschaft schwer belasteten, hat man seit dem Weltkriege fast alle Bauten aus eigener Kraft durchgeführt<sup>1)</sup>. Die Quellen sind die Einnahmen aus der Eisenbahnsteuer, Anleihen innerhalb Bulgariens und die Arbeitspflicht.

Am interessantesten ist zweifellos die Arbeitspflicht, die neben der allgemeinen Arbeitsdienstpflicht besteht. Dieser Arbeitspflicht unterliegen alle bulgarischen Männer von 20—55 Jahren in den an diesen Bauten interessierten Gebieten. Die Pflicht besteht nur während der Zeit des Baues. Nach dem Gesetz von 1925<sup>2)</sup> sind die Bürger aller Gemeinden bis zu 10000 Einwohner verpflichtet, die bis zu 15 km von der Eisenbahn entfernt sind, der Gemeinden von 10000 bis 50000 Einwohnern, die 20 km entfernt sind, die Bewohner der Gemeinden, die 50000—100000 Einwohner haben und höchstens 25 km entfernt sind und die Bewohner der Gemeinden über 100000 Einwohner, die bis zu 30 km entfernt sind. Besitzer von Wagen sind verpflichtet, dieser Pflicht mit ihrem Wagen nachzukommen. Die Arbeitspflicht beträgt 10 Tage jährlich während der Dauer der Arbeiten und kann durch Geldzahlungen abgelöst werden. Durch das Gesetz von 1933<sup>3)</sup> wurde diese Arbeitspflicht auf alle Gemeinden eingeschränkt, die bis zu 10 km von der im Bau befindlichen Linie entfernt sind. Sie wird für Handarbeiter auf 5 Tage jährlich, für Arbeiter mit Pferde- oder Ochsenwagen auf 2 Tage und für Arbeiter mit Kraftwagen auf 1 Tag jährlich eingeschränkt.

Es ist interessant, daß der bulgarische Staat schon sehr früh auf die Arbeitskraft des Volkes zurückgegriffen hat. Es sei nur bemerkt, daß schon in einem Gesetz aus dem Jahre 1889 eine Arbeitspflicht vorgesehen war und bei dem Bau der Eisenbahnen Sofia—Pernik und Jambol—Burgas in Anspruch genommen worden war. Neben dieser Arbeitspflicht besteht noch der Arbeitsdienst seit 1921; auch er wird z. T. beim Eisenbahnbau eingesetzt. Seine Hauptaufgabe ist aber der Bau von Straßen. Überall im Lande stößt man heute auf Tafeln, die darauf hinweisen,

1) Durch ausländische Anleihen wurde der Umbau der Schmalspurbahnen Jambol—Elchowo und Radomir Dupnitsa sowie die Strecke Rakowski—Montschilgrad gebaut.

2) Gesetz vom 19. Juli 1925; Derschawen Westnik Nr. 66 vom 24. Juni 1925.

3) Gesetz vom 29. Juni 1933; Derschawen Westnik Nr. 84 vom 18. Juli 1933.



daß hier der Arbeitsdienst tätig gewesen ist, und überall trifft man auf die Häuschen und die Arbeitsgruppen des bulgarischen Arbeitsdienstes, ohne den der heutige Stand des bulgarischen Verkehrsnetzes undenkbar wäre.

Die Schifffahrt. Die Schifffahrt spielt für Bulgarien auch heute noch keine besonders große Rolle, wenn der Staat auch immer stärker versucht, diese billige Transportmöglichkeit für die Volkswirtschaft nutzbar zu machen. Die Häfen haben große Bedeutung für den Export. Warna und Burgas bestreiten etwa die Hälfte des gesamten bulgarischen Exportes und Importes. Neben diesen modern ausgebauten Häfen gibt es nur noch einen kleinen modernen Hafen südlich von Burgas, das frühere Wassiliko, das heute Zarewo heißt. Dieser Hafen dient fast ausschließlich dem Export der Holzkohle, die mit Hilfe von Ochsenwagen aus der Strandsche Planina herbeigeschafft werden.

Die großen Häfen Warna und Burgas sind keinesfalls voll ausgenutzt und machen sich gegenseitig Konkurrenz. Burgas ist günstiger gestellt, weil das große Importzentrum Sofia von Burgas 110 km weniger entfernt ist als von Warna.

Der Verkehr der an der Küste liegenden Orte untereinander ist gering. Ein kleiner Küstendampfer befriedigt die Bedürfnisse vollauf.

Auch die Donau hat als Exportweg eine viel größere Bedeutung wie als Binnenwasserstraße. Erst seit 1935 besitzt Bulgarien eine eigene Donauflotte — bestehend aus drei Dampfern, die einen regelmäßigen Dienst zwischen Russe und Widin versehen. Im Binnenverkehr spielt der Personentransport die Hauptrolle. Die Städte an der Donau sind wirtschaftlich sehr gleichartig gestaltet, waren seit Jahren auch an wirtschaftliche Verbindungen mit den anderen Donaustädten Bulgariens nicht eingestellt, so daß kein großes Verkehrsbedürfnis zwischen ihnen besteht. Die Donau wird auch in Zukunft vornehmlich als Exportweg Bedeutung haben; und zwar geht ein Teil der Ausfuhr donauaufwärts, während ein Teil zur Donaumündung gerichtet ist, von wo sie auf dem Seewege weitergeleitet werden. Zur Erleichterung des Exportes hat die bulgarische Regierung in den letzten Jahren eine Reihe von Donauhäfen ausgebaut. Das Hauptübel besteht darin, daß die Einfuhr, die donauabwärts kommt, gering ist. Die ausgeführten Güter müßten aber fast alle donauaufwärts gehen, um zu den Verbrauchsländern zu kommen. Folgende Tabelle gibt am schnellsten eine Übersicht <sup>1)</sup>:

Hafen	Geladen 1000 Tonnen	davon für Export 1000 Tonnen	Entladen 1000 Tonnen	Personenverkehr ein- u. ausgestiegen
Widin .....	20	18,5	5	40 000
Artschar .....	unbedeutend	unbedeutend	unbedeutend	11 700
Lom .....	36	32	38	46 000
Ziber .....	unbedeutend	unbedeutend	unbedeutend	11 000
Koslodui .....	7	6	0,6	12 000
Orechowo .....	25	24	3	33 000
Boril .....	5	4	unbedeutend	10 500
Samowit .....	9	7,5	11	20 000
Nikopol .....	3,7	2,3	0,7	17 500
Swischtow .....	19	16	20	30 000
Russe .....	30	25	78	61 000

Die anderen Flüsse haben wegen der Unregelmäßigkeit der Wasserführung und ihrer geringen Größe überhaupt keine Bedeutung für die Schifffahrt.

1) Die Zahlen über den Güterverkehr sind das Mittel von 5 Jahren. Die Zahlen über den Personenverkehr gelten für 1938; die Angaben sind dem „Donauführer“ entnommen, der von der Direktion der Wasserstraßen herausgegeben ist.

## Der Kampf der bulgarischen Regierung um die bulgarischen Eisenbahnen

Das heutige Bild der bulgarischen Eisenbahnen ist nur zum Teil durch die Geländeschwierigkeiten bedingt. Man vergißt heute zu leicht, wie groß die Hemmungen waren, die sich aus der politischen Entwicklung des Landes ergaben.

Wohl selten haben so viele Einflüsse von außen her, insbesondere im Interesse der Großmächte, auf ein Land eingewirkt wie auf Bulgarien im vergangenen Jahrhundert. Und die Entwicklung der Eisenbahnen ist geradezu ein musterhaftes Spiegelbild all dieser Einflüsse, die auf dieses kleine und schwache, aber in einem Raum stärkster geopolitischer Spannungen gelegene Bulgarien in den ersten Jahrzehnten seines neuen, selbständigen staatlichen Lebens einwirkten.

Es handelt sich nicht nur darum, daß die Grenzen des heutigen Staates nicht sofort nach der Befreiung von der türkischen Herrschaft bestanden und sich erst in dauernden Kriegen zu dem heutigen Zustand entwickelten, sondern schon bei der Gründung des neuen Staatswesens wurden so viele Interessen der großen und kleinen Mächte zu Verpflichtungen umgewandelt, die Bulgarien bis 1908 praktisch die Souveränität stark einengten. Gerade diese Überschneidung der Interessen anderer Mächte machen das Bild so mannigfaltig, für Bulgarien so bitter, für den nachträglich kühl Betrachtenden so eindrucksvoll.

Die Hoffnungen des bulgarischen Volkes auf ein großes, alle Bulgaren umfassendes Staatswesen — das Bulgarien von St. Stefano — wurde im Berliner Kongreß vernichtet. Das Fürstentum Bulgarien wurde auf Nordbulgarien und die Landschaft um Sofia beschränkt; daneben wurde Ostrumelien mit gewissen Autonomierechten im türkischen Staatsverband belassen und erst 1884 durch einen „Anschluß“ an Bulgarien angegliedert. Ein großer Teil des Landes, insbesondere Mazedonien, verblieb völlig im türkischen Staatsverband.

Diese staatliche Zerstückelung des bulgarischen Raumes mußte sich natürlich auf den Ausbau der Eisenbahnen höchst ungünstig auswirken. Es kommt aber entscheidend hinzu, daß Bulgarien im Berliner Vertrag schwere Verpflichtungen in bezug auf den Bau von Eisenbahnen zugunsten der Großmächte übernehmen mußte, die die Entwicklung von vornherein in eine unnatürliche und für Bulgarien selbst höchst schädliche Richtung lenkten. Und zwar handelt es sich nicht nur um geopolitische Auswirkungen, sondern auch um die Interessen des internationalen Kapitals, das die europäische Türkei als besonders ertragreiche Anlagegelegenheit benutzt hatte.

In dem Raum des Fürstentums Bulgarien befand sich nur die Bahn von Russe nach Warna. Sie verläuft im äußersten nordöstlichen Zipfel des Landes und entsprach den Verkehrsbedürfnissen des Fürstentums überhaupt nicht. Die Bahn war aus strategischen Interessen der Türkei und aus internationalen Verkehrsinteressen gebaut worden. Die Türkei hatte einen modernen Verkehrsweg zur Donau, also gegen Rußland, und die internationale Verbindung von Westeuropa zur Türkei ging damals über Bukarest—Russe nach Warna und von dort auf dem Schwarzen Meer nach Konstantinopel. Die Orientlinie ist ja erst bedeutend später gebaut worden. Das Bedürfnis des Fürstentums war eine Verbindung von Sofia mit Warna und Russe.

Der junge Staat mußte sich im Berliner Kongreß verpflichten, diese im Besitze von englischen Kapitalisten befindliche Bahn zu kaufen, und zwar zu einem Preise,



der doppelt so hoch war wie der Staatshaushalt eines Jahres. Dazu kam die Verpflichtung zum Bau der durch Bulgarien führenden Strecke der Orientbahn. Diese Linie führt durch den abgelegenen südwestlichen Teil des Landes und lag überhaupt nicht im Interesse Bulgariens selbst. Später erwies sie sich allerdings als Verbindung zu dem „angegliederten“ Ostrumelien als sehr bedeutsam.

Vor Erfüllung dieser Verpflichtungen, die damals dem Interesse Bulgariens direkt entgegengesetzt waren, durfte keine neue Eisenbahnlinie begonnen werden.

Dies bedeutet, daß Bulgarien erst für den internationalen Verkehr sorgen mußte.

Bevor das Land selbst durch Eisenbahnen erschlossen war und dem alten Gewerbe in den Gebirgen die Möglichkeit des Überganges zur Industrie gegeben wurde, mußten der fortschrittlichen mitteleuropäischen Industrie der Zugang nach Bulgarien geschaffen werden. Dies führte zur Vernichtung des bodenständigen alten Gewerbes.

Aber auch geopolitisch war der Bau der Orientlinie über Dragoman nach Belgrad für Bulgarien sehr nachteilig. Die ursprünglich geplante Linienführung über Küstendil hätte nämlich Sofia mit dem damals unter türkischer Herrschaft stehenden Mazedonien verbunden. Die tatsächlich gebaute Strecke berührte aber Mazedonien nicht; statt dessen wurde aber von Belgrad aus über Nisch eine Eisenbahnlinie nach Mazedonien gebaut. In dem Kampf um Mazedonien war also Bulgarien außerordentlich benachteiligt. Noch heute gibt es keine unmittelbare Eisenbahnverbindung von Sofia nach Skoplje oder Saloniki.

Erst 1888, also erst 10 Jahre nach der Befreiung Bulgariens, waren diese zwei genannten Bedingungen des Berliner Vertrages erfüllt. Von diesem Jahre an rechnet Bulgarien auch erst das Bestehen der staatlichen bulgarischen Eisenbahnen.

Inzwischen waren aber durch den „Anschluß“ Ostrumeliens die ostrumelischen Bahnen zu Bulgarien gekommen. Und hier setzte ein zwei Jahrzehnte langer Kampf der bulgarischen Regierung gegen die Verpflichtungen ein, die der junge Staat aus der türkischen Herrschaft übernommen hatte. Erst 1908, also 30 Jahre nach der Befreiung, konnte sich Bulgarien von diesen Bindungen durch gewaltmäßige Entscheidung befreien.

Der jüdische geadelte Bankier „Baron Hirsch“ hatte 1869 von der türkischen Regierung eine Konzession zum Bau von Eisenbahnen in der „Europäischen Türkei“ erhalten und die Gesellschaft „Société Imperiale de chemin de fer de la Turquie d'Europe“ gegründet.

Schon allein die Unterbringung der Aktien brachte dem geschäftstüchtigen Baron ungeheure Gewinne. Er übernahm 1380000 Obligationen, deren Nennwert 400 Franken betrug und die mit 3% verzinst wurden, von der türkischen Regierung für 125,5 Franken und gab sie an ein französisches Bankkonsortium zu 150 Franken weiter; er behielt sich aber 30% des Gewinnes vor, den dieses Bankenkonsortium beim Weiterverkauf machen würde. Später wurden noch weitere Obligationen ausgegeben.

Hirsch baute nach dem neuen Verträge von 1872<sup>1)</sup> die Linien Konstantinopel—

---

1) Der erste Vertrag hatte Baron Hirsch das Recht zum Bau von 2000 km gegeben. Der zweite Vertrag schränkte das Privileg auf die obengenannten Strecken ein. Nach mehreren Abänderungen wurde die Gültigkeit der Konzession bis zum Jahre 1858 festgesetzt! Der Gewinn wurde nach Abzug von 7000 Fr. Unkosten pro Kilometer im Verhältnis 55:45 zwischen Gesellschaft und türkischem Staat geteilt.

Adrianopel (319 km), Dedeagatsch—Adrianopel (141 km), Adrianopel—Saranjowo (220 km), T. Sejmen—Jambol (106 km), Saloniki—Mitrowitza (375 km). Von diesen Strecken liegen die zweite und die dritte auf dem Boden des heutigen Bulgariens. Hirsch hatte bei der Unterbringung der Obligationen große Verdienste eingeheimst. Die Bauausführung lag auch in den Händen seiner Gesellschaft und brachte wieder die damals üblichen Verdienste; und schließlich pachtete die Gesellschaft diese Eisenbahnstrecken vom türkischen Staate und betrieb den Verkehr auf eigene Rechnung.

Hirsch hatte die Eisenbahnen nur in den fruchtbaren Ebenen Thraziens und Mazedoniens gebaut; die Baukosten waren da geringer und der Verkehr größer. Die Einnahmen waren also höher als auf teuren Gebirgsstrecken. Gebirgsstrecken waren im Vertrage wohl vorgesehen; die Linie Karnobad—Schumen wurde auch vermessen, wie F. Kanitz berichtet. Sie ist aber nie fertig geworden. Der bulgarische Staat hofft, diese Strecke in diesem Jahre — also nach 75 Jahren — fertigstellen zu können. Als im Berliner Kongreß das seltsame Gebilde Ostrumelien mit einer eigenen Volksvertretung und eigenen Regierung, aber mit einem von der türkischen Regierung unter Zustimmung der Großmächte ernannten Generalgouverneur geschaffen wurde, blieben die Rechte der türkischen Regierung und der Gesellschaft des Baron Hirsch unangetastet. Auch nach dem Anschluß von 1886 blieb dieser Rechtszustand erhalten, wie ja staatsrechtlich Ostrumelien eine Sonderstellung behielt.

Die bulgarische Regierung hatte keinerlei Einfluß auf die Gesellschaft von Hirsch, weder auf die technische Ausführung der Eisenbahnen, noch auf den Fahrplan, noch auf die Tarifgestaltung, noch auf die Personalbesetzung. Die Gesellschaft von Hirsch bildete im gewissen Sinne einen Staat im Staate und hatte nur möglichst hohe Dividenden als Ziel. Sie hatte auf den Eisenbahnen eine eigene Amtssprache und sogar landesfremdes Geld.

Dieser Zustand bekam aber noch dadurch seine besondere Gefährlichkeit, daß der Bezirk der Gesellschaft von Hirsch außer den bulgarischen Gebieten noch den übrigen Teil der europäischen Türkei umfaßte, so daß räumlich gesehen das südbulgarische Eisenbahnnetz nur einen kleinen Teil des gesamten Netzes der Gesellschaft von Hirsch bildete. Der Sitz der Verwaltung war Konstantinopel, der Mittelpunkt des Netzes war Adrianopel — außerhalb der Grenzen des bulgarischen Staates liegend. Der gesamte Export auf den Eisenbahnen war nach Dedeagatsch gerichtet, das auch außerhalb der Grenzen des bulgarischen Staates lag. Die gesamte Ausfuhr und Einfuhr Südbulgariens wurde also von einer fremden Gesellschaft kontrolliert und zu einem außerhalb des Landes gelegenen Hafen gelenkt.

Das Streben der ostrumelischen und dann der bulgarischen Regierung ging von Anfang an dahin, sich von dieser drückenden Bindung frei zu machen und den Verkehr zu einem eigenen Hafen am Schwarzen Meer zu lenken. Dieser bulgarische Hafen wurde Burgas. Das Streben der bulgarischen Regierung mußte es also sein, alle wirtschaftlich wichtigen Orte mit Burgas zu verbinden und so die gesamte Richtung des Verkehrsnetzes neu zu orientieren.

Die bulgarische Regierung hätte 1884 bei dem Anschluß Ostrumeliens die meisten Punkte des Vertrages zwischen der Pforte und Baron Hirsch anzweifeln können. Sie sah davon ab, um die Anerkennung des Anschlusses durch die Großmächte, deren



Kapitalisten ihr Geld in der Hirschschen Gesellschaft stecken hatten, nicht noch mehr zu erschweren.

Schon die ostrumelische Regierung hatte beschlossen, eine Schmalspurbahn von Plowdiw über Jambol nach Burgas zu bauen, um die Ausfuhr nach Burgas zu lenken und um durch dieses Konkurrenzunternehmen die Gesellschaft von Hirsch zu einer für Ostrumelien günstigeren Eisenbahnpolitik zu zwingen. Diese Pläne wurden von der bulgarischen Regierung nach dem Anschluß sofort wieder aufgenommen. 1893 wurde die Strecke Jambol—Burgas beendet, 1895 der erste Plan eines bulgarischen Eisenbahnnetzes aufgestellt. Darin war eine Eisenbahn von Saranjowo über Plowdiw—Tschirpan—Stara Sagora nach Nowa Sagora vorgesehen. Hier handelt es sich um das seltsamste Geschehen in der Geschichte der Eisenbahnen Bulgariens, vielleicht überhaupt Europas. In einem Lande, das in allen Landschaften Eisenbahnen dringend notwendig hatte, in dem ein Eisenbahnnetz überhaupt noch nicht bestand, wurde parallel zu einer bestehenden Eisenbahn eine Konkurrenzstrecke gebaut. An anderen Stellen des Landes wäre der Bau einer Eisenbahn wahrhaftig nötiger gewesen; aber die Regierung sah keinen anderen Weg, um auf die Gesellschaft von Hirsch einen Druck auszuüben. Man wollte die Gesellschaft veranlassen, die im bulgarischen Staatsgebiet liegenden Eisenbahnen zu verkaufen, ehe in Bulgarien ein geschlossenes Eisenbahnnetz vorhanden war.

Die Existenz dieses Fremdkörpers der Hirschschen Eisenbahnen verhinderte einerseits einen organischen ungestörten Aufbau des bulgarischen Eisenbahnnetzes, auf der anderen Seite stieg der Wert der Hirschschen Bahnen, je mehr das übrige bulgarische Netz ausgebaut wurde, weil dadurch der Gesamtverkehr im Lande gehoben wurde.

Es ist ein eindeutiges Zeichen der Macht des internationalen Kapitals, daß die bulgarische Regierung nicht einmal diesen Plan des Baues der sogenannten Parallelinie durchführen konnte. Die Banken, die der bulgarischen Regierung 1894 eine Anleihe zum Bau von Eisenbahnen gewährt hatten, verweigerten die Zahlung, als sie sahen, daß die bulgarische Regierung ernstlich daran ging, die Macht der Hirschschen Eisenbahnen einzuschränken; denn die Banken hatten auch Gelder in dem Hirschschen Unternehmen stecken.

Die bulgarische Regierung mußte nicht nur den Bau der Parallelinie einstellen, wollte sie nicht den Bau von Eisenbahnen in Bulgarien überhaupt unmöglich machen, sondern die Kapitulation ging noch weiter. Die Regierung trat den fertiggestellten Teil der Konkurrenzbahn an die Gesellschaft von Hirsch ab. So war die Stellung dieser internationalen Gesellschaft nicht geschwächt, sondern im Gegenteil erheblich gestärkt.

Im folgenden Jahrzehnt versuchte die bulgarische Regierung immer wieder, der Gesellschaft ihre Rechte abzukaufen oder sie wenigstens dazu zu bewegen, die südbulgarischen Eisenbahnen von den türkischen Eisenbahnen zu trennen. Es blieb aber dabei, daß der reichste Teil des Landes von einer fremden Gesellschaft ausgenutzt wurde; für die bulgarische Regierung bestand keine Möglichkeit, die Wirtschaft Südbulgariens organisch aufzubauen.

Dieser Zustand wurde 1908 von der bulgarischen Regierung ohne Verhandlung durch einseitigen Entschluß beseitigt. Als die Angestellten der Gesellschaft in Streik traten und der gesamte Verkehr auf den Eisenbahnen der Gesellschaft plötzlich still-

gelegt war, griff die bulgarische Regierung zu. Sie forderte von dem Vertreter der Gesellschaft in Sofia, sofort dafür zu sorgen, daß die staatlichen Sendungen auf den Eisenbahnen befördert würden, oder der bulgarischen Regierung die Beförderung dieser Sendungen auf eigenen Eisenbahnen zu gestatten. Nach der Zustimmung des Vertreters der ostrumelischen Eisenbahnen ließ die bulgarische Regierung sofort die Strecken mit eigenen Eisenbahnen befahren, um einen Präzedenzfall zu schaffen. Als darauf die jungtürkische Bewegung in Konstantinopel die Aufhebung des Streiks erreichte, um der bulgarischen Regierung den Grund zu ihrem Vorgehen zu nehmen, ließ der bulgarische Kriegsminister das von Adrianopel kommende Komitee, das die Aufhebung des Streiks mitbrachte, einfach nicht nach Bulgarien herein, da dieses Komitee auf Befehl der jungtürkischen Bewegung, also einer landesfremden Institution, nach Bulgarien kam und Bulgarien dies als Eingriff in seine Unabhängigkeit und in seine verbrieften Rechte ansah. Jetzt begnügte sich die bulgarische Regierung nicht mehr damit, eine besondere Eisenbahndirektion für die auf bulgarischem Gebiet befindlichen Eisenbahnen von der Gesellschaft zu fordern, sondern übernahm einfach den Betrieb auf den Strecken der Gesellschaft durch eigene Beamte.

Daß es sich hier nicht um ein kleines Geschehen handelt, das nichts mit den großen politischen Ereignissen zu tun hat, zeigen die politischen Geschehnisse des gleichen Monats.

Der Streik war in der Nacht vom 7. zum 8. September ausgebrochen. Zar Ferdinand und der Ministerpräsident befanden sich in diesen Tagen in Wien. Am 22. September wurde die völlige Unabhängigkeit Bulgariens in Tirnowo proklamiert und Fürst Ferdinand zum Zaren der Bulgaren gekrönt. Gleichzeitig annektierte Österreich-Ungarn Bosnien und die Herzegowina.

Die Türkei mußte schließlich nachgeben und sich mit einer Geldablösung ihrer Rechte in den betroffenen Landschaften einverstanden erklären.

Damit hatte Bulgarien fast 30 Jahre nach Erringung der Freiheit endlich freien Weg für den Aufbau seiner Eisenbahnen erreicht, wenn man von den finanziellen Verpflichtungen absieht<sup>1)</sup>.

Diesen dreißigjährigen Kampf der bulgarischen Regierung um das Recht der Bestimmungen über die Eisenbahnen im eigenen Lande muß man sich vor Augen halten, wenn man den Zustand des heutigen Eisenbahnnetzes richtig bewerten will. Bis zum Jahre 1908 war an einen organischen Ausbau der südbulgarischen Eisenbahnen überhaupt nicht zu denken. Das mußte sich natürlich auf den Ausbau auch der übrigen Eisenbahnen des Landes schwer auswirken. Kurz darauf begannen die Balkankriege, und es folgte der Weltkrieg und die im Diktat von Neuilly dem Lande zugefügten Wunden und Tributverpflichtungen. Wenn man all dies berücksichtigt, erscheint das bisher in Bulgarien Geleistete als sehr viel größer, als man bei gewöhnlicher Zählung der Jahre meinen möchte.

1) Über den Kampf um die ostrumelischen Eisenbahnen vgl.: B. Morfow: Der Bau der östlichen Eisenbahnen in Südbulgarien und deren Abkauf durch unseren Staat. Zeitschrift BIA (Zeitschrift des Bundes bulgarischer Ingenieure und Architekten) 1938, Heft 19/20, Seite 277.



PAUL HARTIG

## Die Bagdadbahn — Idee und Verwirklichung

Als Mitte Juli d. J. in Haydar-Pascha, dem asiatischen Bahnhof Istanbuls, der erste Zug aus Bagdad einlief, war damit nach vier Jahrzehnten der Arbeit die Bagdadbahn in Betrieb genommen worden. Die Geschichte des Baues dieser Eisenbahn ist ein hervorragendes Beispiel für das Ineinandewirken geographischer, politischer, militärischer, wirtschaftlicher und technischer Faktoren. Geographisch stellt die Bagdadbahn, so wie sie von deutschen Ingenieuren und Industriellen zu Ende des 19. Jahrhunderts geplant war, die direkte Landverbindung zwischen Istanbul und dem Persischen Golf dar. Politisch stieß der deutsche Bagdadbahnplan von Anfang an auf den schärfsten Widerstand Englands, dem sich Frankreich und Rußland zugesellten; heute ist der Bahnbau unter völlig veränderten Verhältnissen schließlich mit französischer und englischer Unterstützung zustande gekommen, und in dem Augenblick, in dem die Bahn dem Verkehr übergeben wird, sieht sich England bereits wieder einer neuen politischen Lage gegenüber, die ihm die Bahn keineswegs mehr als erwünscht erscheinen läßt. Vom technischen Standpunkt hat der jetzt abgeschlossene Bahnbau in entscheidenden Punkten seine Bedeutung verloren. Im Personenverkehr kann er mit dem Flugzeug nicht in Wettbewerb treten, das eine raschere und bequemere Verbindung geschaffen hat, und das Öl Meso-



GEOPOLITIK XVII. JAHRGANG HEFT II ENTWURF: HARTIG, ZEICHNUNG: STEINAU

potamiens, für dessen Transport größtenteils die Bahn berechnet war, fließt heute durch Rohrleitungen zum Mittelländischen Meer. Daß aber auch unter derart veränderten Bedingungen der Bau trotzdem zustande gekommen ist, beweist, daß die deutsche Grundidee der Bagdadbahn noch immer gesund und lebenskräftig ist.

### Die deutsche Bagdadbahn-Idee

So wie die Bagdadbahn Ende des 19. Jahrhunderts von deutscher Seite geplant wurde, sollte sie die Vollendung des direkten Landweges von Europa bis zum Persischen Golf werden, als dritter Abschnitt des größten Bahnbauplans zur wirtschaftlichen Erschließung des Ostens. In dem ersten Abschnitt handelte es sich um den Bau der „Transbalkanbahn“, die Mitteleuropa mit Konstantinopel verbinden sollte. Diese Strecke, mit deren Bau eine österreichische Gruppe 1870/71 begann, war 1888 fertiggestellt. Der zweite Abschnitt bestand in dem Bau der „transanatolischen Bahn“, die von Konstantinopel nach Aleppo führen sollte. Dieser Bau, der von der türkischen Regierung unter maßgeblicher Beteiligung der Deutschen Bank betrieben wurde, war bei Ausbruch des Krieges betriebsfertig, bis auf den 3970 m langen Taurustunnel, der erst im Krieg befahrbar wurde. Die Bagdadbahn selbst, deren Bau eine deutsche Gruppe unter der Führung der Deutschen Bank in die Hand nahm, sollte die restliche Verbindung zum Persischen Golf herstellen und damit die Landbrücke vom Balkan zum Indischen Ozean vollenden.

Den deutschen Begründern dieser Bahn, unter denen an erster Stelle Georg von Siemens und nach dessen Tod Arthur von Gwinner stand, war dieser Plan mehr als ein wirtschaftlich-technisches Unternehmen. Sie sahen in dieser Bahn in Verbindung mit der transanatolischen eine Lebensader, die das ganze Türkische Reich quer durchlaufen, ihm ein verwaltungsmäßig, wirtschaftlich und militärisch festes Rückgrat verleihen und die von ihr berührten Gebiete samt ihren Hinterländern wirtschaftlich erschließen sollte. So stand dieser deutsche Bahnbauplan in krassem Gegensatz zu jenen Plänen von Eisenbahnbauten, wie sie zu dieser Zeit von England und Frankreich betrieben wurden, dem englischen Plan der Kap-Kairo-Bahn, und dem französischen Plan der Transsaharabahn, die durch die imperialistisch-plutokratischen Ziele dieser Mächte bestimmt wurden. Die Kap-Kairo-Bahn sollte das wirtschaftliche und strategische Rückgrat zur Verwirklichung des Gedankens eines britischen Dominiums werden, das ganz Ostafrika bis an die Grenze von Abessinien vereinigen und unmittelbar an die Union von Südafrika anschließen sollte. Die Aufgabe der französischen Transsaharabahn sollte es sein, das Menschenmaterial der französischen westafrikanischen Besitzungen durch Überführung von Nordafrika nach Frankreich in möglichst kurzer Frist militärisch nutzbar zu machen. Völlig verschieden von derartiger Zielsetzung sollte die deutsche Bagdadbahn kultureller, politischer und wirtschaftlicher Aufbauarbeit dienen und die bessere Erschließung weiter Gebiete zum Wohle des türkischen Staates und seiner Bevölkerung fördern.

Allerdings stand der Plan der Bagdadbahn auch in Übereinstimmung mit der Politik des Deutschen Reiches gegenüber der Türkei, die auf ein dauerndes Freundschaftsverhältnis gerichtet war. Deutscherseits war man auf die Erhaltung einer lebensfähigen Türkei bedacht, in klarem Gegensatz zu den englischen und russischen Bestrebungen, die auf eine ständige Schwächung der Türkei und ihre schließliche Aufteilung abzielten.



### Drei Großmächte gegen den deutschen Plan!

Darum hat auch die Londoner Diplomatie alle Hebel in Bewegung gesetzt, um den Bau der Bagdadbahn zu verhindern. In London sah man in dem Zweistromland und dem Mündungsgebiet der beiden Ströme am Persischen Golf eine Vorfeldstellung Indiens, auf deren Besitzergreifung man schon lange aus war. Sobald daher die 1899 erfolgte Konzessionierung der Bahn bekannt wurde, setzte der englische Kampf gegen den Bau der Bagdadbahn ein. Mit England arbeiteten dabei Frankreich und Rußland zusammen in Konstantinopel gegen den deutschen Plan. Auch diese Staaten wünschten keine Stärkung der Türkei mit deutscher Hilfe. Frankreich sah seine älteren Interessen in Syrien bedroht; Rußland befürchtete eine Stärkung der Türkei, mit der eine Störung des russischen Expansionsstrebens zum Persischen Golf verbunden sein konnte. Durch die lebhaften Intrigen dieser drei Großmächte konnte wohl der Bau der Bagdadbahn, der 1903 begann, aufgehalten, aber nicht verhindert werden. Daß die Bagdadbahn in Wirklichkeit gar nicht eine so gefährliche Rolle spielte, wie sie ihr von der englischen Diplomatie zugeschrieben wurde, ergibt sich völlig klar aus der Tatsache, daß noch kurz vor Ausbruch des Weltkrieges eine deutsch-englische Verständigung über die weitere Durchführung des Bahnbaues zustande kommen konnte.

### Deutsche Arbeit an der Bagdadbahn

Deutsche Zähigkeit überwand in dem Jahrzehnt vor Ausbruch des Weltkrieges alle Hindernisse, die sich der Ausführung des Baues entgegenstellten. Die Linienführung war so vorgesehen, daß die Bahn in Aleppo an die transanatolische Bahn angeschlossen werden sollte, von dort in nordöstlicher Richtung nach Nisibin und weiter in einem Knick nach Süden über Mossul nach Bagdad und nach Basra am Persischen Golf führen sollte. An zwei Stellen wurde gleichzeitig mit dem Bau begonnen: von Bagdad aus in nordöstlicher Richtung nach Mossul, von Aleppo aus auf Nisibin zu. Bei Mossul sollten sich die beiden Stränge treffen. Als der Weltkrieg ausbrach, war die Strecke von Aleppo bis Nisibin fertiggestellt; von Bagdad aus war man in Richtung Mossul 315 km weit bis Samarra gelangt. Wenige Monate vor Ausbruch des Weltkrieges war es auch nach langwierigen Verhandlungen gelungen, in London ein deutsch-englisches Protokoll über die Abgrenzung der beiderseitigen Interessen im Nahen Osten abzuschließen, wodurch die Fertigstellung der Bagdadbahn gesichert schien. Der deutschen Bagdadbahngesellschaft wurde darin das Recht zugesprochen, die Strecke bis Basra auszubauen, aber von dort sollte die Weiterbeförderung zum Golf von Persien zu Schiff erfolgen, und zwar durch eine englische Gesellschaft mit 20 v. H. anteiligem deutschem Kapital.

### Englische Sabotage der Bagdadbahn

Durch den Weltkrieg und die dadurch im Nahen Osten bewirkten Machtverschiebungen ist die ursprüngliche deutsche Idee der Bagdadbahn aufs schwerste getroffen worden. In den ersten Jahren des Weltkrieges ging der Bahnbau wohl weiter, jedoch jetzt ganz auf militärische Ziele gerichtet; die Strecke vom Bosphorus bis Nisibin wurde befahrbar gemacht, von Bagdad aus die Bahn in nördlicher Richtung bis Samarra ausgebaut. Militärische Gründe bestimmten jetzt sogar die Engländer, sich

an dem Bahnbau zu beteiligen; von Basra aus bauten sie die Bahn bis nach Bagdad, das sie 1917 eroberten, aus.

Doch hierbei handelte es sich nur um militärische Maßnahmen für die Kriegszeit; in Wirklichkeit ließ England auch jetzt nicht von seiner Bekämpfung der Bagdadbahn ab, immer wieder um die Schaffung einer Landverbindung durch die Türkei zum Persischen Golf zu verhindern. Das beweist klar das 1916 zwischen England und Frankreich abgeschlossene Sykes-Picot-Abkommen über die Aufteilung der Türkei nach Beendigung des Krieges. In einem besonderen, für den Egoismus des britischen Imperialismus höchst kennzeichnenden Paragraphen wurde darin vereinbart, die Bagdadbahn unter keinen Umständen durch die Schließung der letzten, nur noch etwa 400 km breiten Lücke zu beenden. So wollte England zwecks egoistischer Sicherung seiner eigenen Interessen die Fertigstellung dieses bedeutenden Kulturwerkes unterbinden, gleich ob dadurch das Wohl der Bevölkerung weiter Gebiete schwer geschädigt wurde.

Zunächst allerdings gingen die Engländer daran, die von der deutsch-türkischen Armee auf ihrem Rückzug zerstörte Bahn wiederherzustellen. So bauten die Engländer die Linie von Bagdad aus nach Norden über Beiji hinaus weiter. Auch von Basra aus, der Operationsbasis der Engländer am Persischen Golf, wurde die Bahn mit der gleichen Linienführung wie in dem deutschen Projekt in Richtung auf Bagdad ausgeführt. Unter völlig veränderten Umständen schien der Bau der Bagdadbahn nun doch seiner Vollendung entgegenzugehen, als auch Frankreich daran ging, auf syrischem Mandatsgebiet ein Verlängerungsstück der Bahn von Nisibin nach Tel Kutschuk an der Grenze des Irak zu bauen. Diesen französischen „Vertragsbruch“ beantworteten die Engländer damit, daß sie das damals noch unter ihrer Mandats Herrschaft stehende Irak dazu zwangen, das nördlichste Teilstück der auf irakischem Gebiet bereits fertiggestellten Teilstrecke unter dem Vorwand mangelnder Rentabilität außer Betrieb zu setzen und zu zerstören. Dieses Verhalten Englands zeigt deutlich, wie es seine Verpflichtungen als Mandatsmacht rücksichtslos brach, um seine eigenen Interessen zu fördern.

### Abschluß des Bagdadbahnbaues

Schließlich fanden sich 1936 die Engländer bereit, die ganze im Irak verlaufende Bagdadbahn an die Regierung des Irak zu verkaufen, die jetzt auf Grund der alten deutschen Pläne daran ging, sie mit heimischen Kräften bis zur Nordgrenze auszubauen und damit das noch fehlende Reststück der Gesamtstrecke Bosphorus—Persischer Golf herzustellen. Es muß erstaunlich erscheinen, daß England schließlich an der raschen Fertigstellung dieser Schlußstrecke sogar starkes Interesse zeigte. Diese Wendung erklärt sich aus dem Abschluß des englisch-französisch-türkischen Bündnispaktes von Ankara 1939, der durch längere Verhandlungen vorbereitet war. Von diesem Augenblick an wurde der Ausbau der Bagdadbahn von englischer Seite mit allen Mitteln beschleunigt, da sie jetzt für England ein starkes politisches und strategisches Interesse gewonnen hatte.

Allerdings hat sich mittlerweile die politische Lage bereits wieder geändert, da sich die Türkei trotz ihres Bündnisses mit England auch durch den Kriegseintritt Italiens nicht zum aktiven Eingreifen an der Seite Englands veranlaßt sah und sich gewillt zeigt, Neutralität zu bewahren. Während daher noch wenige Monate vor der



Vollendung der Verkehrslinie dieses Ereignis von der englischen Presse mit Vorschußlorbeeren bedacht wurde, vermerkte man es im Juli kleinlaut nur noch am Rande. Wenn es jetzt noch in der Kraft Englands stünde, würde es jetzt noch einmal versuchen, den Bahnbau zu verhindern oder auch zu zerstören, denn er ist ohne Zweifel geeignet, den inneren Zusammenhalt Kleinasiens zu festigen und seinen Selbstbestimmungswillen zu kräftigen.

### Hoffnungen um die Bagdadbahn

In der Türkei hat man an den Abschluß des Bagdadbahnbaues große Hoffnungen geknüpft. Die türkische Presse bemühte sich, die neue Bahnlinie als den zukünftigen großen Handelsweg der Türkei und Mittel- und Südosteuropas nach dem Osten zu bezeichnen. Die türkische Regierung beeilte sich, Verhandlungen mit dem Irak aufzunehmen über Öllieferungen aus den Mossulfeldern für die inneranatolischen Gebiete. Der türkische Handelsminister entsandte einen hohen Beamten nach Indien, um dort die Möglichkeiten eines Warenaustausches über die Basra-Route zu studieren. Viel bemerkt wurde in der türkischen Presse, daß die japanischen Reedereien nach Einstellung der Mittelmeer-Schiffahrt beschlossen, die japanischen Waren für den Vordenen Orient über Basra und die Bagdadbahn zu leiten.

In der türkischen Beurteilung steckt jedoch eine starke Überschätzung der durch die gegenwärtigen Kriegsverhältnisse geschaffenen Lage. In diesem Augenblick, in dem der Weg durch den Suezkanal und das Mittelmeer gesperrt ist, kommt der neuen Bahn, die gerade zur richtigen Zeit fertig wurde, große Bedeutung zu. Jedoch ist diese Bahn nur bedingt leistungsfähig, da sie teilweise mit sehr schwachem Unterbau versehen und ihr rollendes Material noch sehr beschränkt ist. Die Höhe des Frachtsatzes wird die Benutzung auf die Dauer nur für sehr hochwertige Güter zulassen. Dem stehen nur wenige Tage Zeitgewinn gegenüber. Auch als internationale Verkehrsader wird sie — im Gegensatz zu der Lage vor dem Weltkrieg — keine besondere Bedeutung gewinnen können; in dieser Beziehung ist sie heute bei ihrer Fertigstellung durch das Flugzeug und das Auto überholt. Die technische Entwicklung ist in diesen Jahrzehnten rascher vorwärtsgeschritten als der Bau dieser Eisenbahn.

Die ursprüngliche deutsche Idee der Bagdadbahn ist durch den Weltkrieg und den Zusammenbruch der Türkei schwer getroffen worden. Heute kann sie nicht mehr das Rückgrat eines Staates darstellen, da sie jetzt nach der Bildung des Irakstaates und des französischen Mandatgebietes Syrien durch drei verschiedene Hoheitsgebiete mit sehr verschiedenartigen Interessen hindurchführt. Aber ohne Zweifel ist die Bagdadbahn auch heute noch trotz des Wandels der Zeiten im ursprünglichen Sinne des deutschen Planes eine unentbehrliche Verkehrs- und Wirtschaftsader der Türkei und des Irak, die der weiteren Erschließung dieser Länder und ihrer besseren Verbindung mit den Nachbarländern dienen wird. Eine derartige Stärkung Kleinasiens liegt ganz im Sinne der neuen europäischen Wirtschaftsordnung, die jetzt unter der Führung des Deutschen Reiches in Angriff genommen wird, in der Überwindung der bisherigen, von England entwickelten liberalistischen Methoden ungehemmten Gewinnstrebens der Starken auf Kosten der Schwachen. Die Bagdadbahn wird zu dem engeren Anschluß des Nahen Ostens an das kommende Wirtschaftssystem Europas nutzvoll beitragen können.

## OTTO MUCK Geopolitik der Luftwaffe

8. September 1940.

Die geopolitische Betrachtungsweise geht vom Raumhaft-Gebundenen in den Völkerschicksalen aus; sie schafft nach Raum und Rasse stilisierte Leitbilder, deren Wesenhaftes durch diese Stilisierung deutlich gemacht wird. Der Raum stellt hierbei kraft seiner kontinentalen Einbettung den Lebens- und Entwicklungsrahmen, dessen Spannweite von der beheimateten Rasse je nach ihren erblichen Möglichkeiten mehr oder weniger erfüllt und geopolitisch wirksam gemacht wird. Dank dieser durch die Erbmasse und die Raumstruktur bedingten Potenz stehen Rassen und Räume, Völker und Staaten untereinander in den verschiedensten Formen politischer Wechselbeziehungen. Ihre aktivste, für den späteren Geschichtsschreiber dankbarste Form ist die des Krieges. Wie nahe Krieg und Politik miteinander verwandt sind, zeigt die griechische Sprache mit ihren Worten „politeia“ und „polemos“ besonders deutlich. Wenn die Politeia versagen, tritt Polemos auf den Plan; er verkörpert, in äußerster Steigerung, die geballte, schlagfertige Potenz von Rasse und Raum, Volk und Staat. Die Art und das Ausmaß, wie diese Steigerung ermöglicht wird, ist kennzeichnend für die kriegerische, das ist letztlich politische Wertigkeit; hier offenbart sich die eingeborene, erbliche Berufung eines Volkes, einer Rasse zum Hammer- oder Ambos-Schicksal; hier zeigt sich, ob der Raum, der Staat zu den expansionsfähigen oder den kompressiblen gehöre. Schon am Kriegsstil erweist sich, zumindest in Form einer Andeutung, wie es um Rasse und Raum wahrhaft bestellt ist. Daher bildet der Kriegsstil eine geopolitische Signatur hohen Ranges und fast prophetischer Kraft. Schon in der Wahl der Schlachten entscheidenden Waffe, in der Methodik, wie diese vor dem Kriegsbeginn geschaffen und scharf gehalten wurde, liegt etwas, das den kommenden Krieg zutiefst beeinflusst, ja letztlich schon vorentscheidet. Hier erweisen sich jene Bataillone, mit denen der Siegesgott streitet, den kein verspätetes Gebet mehr zu Hilfe holt, auch dann nicht, wenn englisches Puritanertum dies durch eine sechste Kolonne händefaltender Beter am laufenden Bande organisieren möchte.

Bevor diese Betrachtungsweise auf die Ereignisse unserer Gegenwart angewendet werde, möge ein Rückblick auf die Vergangenheit geworfen werden.

Das Zeitalter, das zunächst zum Vergleiche und zur Lehre herangezogen sei, liegt am geschichtlichen Beginn unserer Rasse, des Indogermanentums<sup>1)</sup>, das — soweit es heute urkundenmäßig belegt werden kann — vor etwa vier Jahrtausenden vielleicht zum ersten Male in die Geschichte des Nahen Ostens eingegriffen hat<sup>2)</sup>. Damals wurde das kaukasische Bergland, Armenien, Kleinasien, Assur und Babylon, Palästina, ja selbst das Nilland, Iran und Indien von Heeresscharen überflutet, an deren Spitze ein Kriegeradel unter zweifellos indogermanischer Führung oder mindestens Beeinflussung stand, dessen Hauptkennzeichen je eine neue Waffe war, die diese Heere unwiderstehlich machte: der Streitwagen, der zweibespannte, zweiräderige, raschbewegliche Karren. Seine geschichtsbildende Kraft tritt auch darin hervor, daß

1) Otto Muck, „Zur Urgeschichte des Europäers“ (Europ. Rev. Maiheft 1939).

2) Hartmut Schmökel, „Die ersten Arier im Alten Orient“ (1939).



von nun an der Streitwagen dieses neuen Typus die Reliefkunst des Nahen Ostens beherrscht — überall, wo große Herren und Könige sich abbilden lassen, zeigen sie sich auf dem Streitwagen stehend, mit Bogen und Keule Raubwild und Feinde schlagend. Der Streitwagen hat Geschichte und daher Stil gemacht — Stil jener Rasse, die in den weiten Ebenen Nord- und Osteuropas heimisch war, deren schöpferische Genialität in dieser neuen Waffe ein potenziertes Symbol ihrer selbst und ihres Raumes geformt hatte, ihren Ungestüm, seine zur Eile ladende Weite. Wer diesen Wagen bauen und fahren konnte, dem war die Herrschaft über die damals zu Lande erreichbare Erde gegeben — und tatsächlich: erst Nil und Ganga hemmten diesen Siegeslauf. Fragt man aber, welche Rasse dies war, so gibt der archäologische Befund darauf die Antwort: es waren unsere nordischen Ahnen; denn die Streitwagen dieses Typus, die noch im Neuen Reiche am Nil von den Pharaonen gefahren wurden, waren aus nordischen Hölzern zusammengesetzt. Nicht nur ägyptische sowie hethitische und hurritische Texte, zahllose Reliefs geben Kunde, wie diese Wagen ausgesehen haben; auch das Heldenlied der uns blutverwandten Südarier, das altindische Māhabhārata, schildert die Wagenkämpfer, daß wir meinen, sie lebendig vor uns zu sehen.

Stammte der altarische Streitwagen — wie aus dem Vergleiche mit den arktischen Ren- und Hundeschlitten ersehen werden kann — vermutlich aus dem nördlicheren Teile des indogermanischen Raumes, so hat der südöstliche Zweig — vielleicht dank seiner Berührung mit den rossezüchtenden Steppenvölkern gelbbrauner Hautfarbe — bei dem nächsten großen Völkerausbruche aus diesem Unruheherd wieder eine neue Waffe, einen neuen Kriegsstil mitgebracht: die leichte, äußerst rasch bewegliche, darin selbst dem Streitwagen überlegene Reiterei. Der Reiter, der Ritter wird nun zum Stern der Heldenlieder, zur ersten Figur der europäischen Geschichte. Daß Streitwagen und Reitertum urbildlich zusammengehören, beweist die weitere Entwicklung, welche beide Waffen seither genommen haben; zuerst wurde der Reiter — darin seinem nomadischen Ausgangsstil entfremdet — in steigendem Maße dem Mann im Wagen angeähnt; die Wagenbrüstung wurde zum Panzer, zum Krebs umgedacht, ja selbst das Streitroß wurde gepanzert und die Bewaffnung in ihrer Wirkung gesteigert. Lange hat die Reiterei so sehr dominiert — insbesondere in den schweren Kürassierregimentern, die oft europäische Schlachten entschieden haben —, daß der Streitwagen verhältnismäßig spät neuwirksam werden konnte. Erst der Weltkrieg hat diese Phase der Entwicklung gebracht; und wir können heute leichter als damals das üble Vorzeichen erkennen, das darin lag, daß diese, völlig im Stil unserer Rasse liegende Modernisierung des uralten Streitwagens zum motorisierten Panzertank zwar in Österreich erdacht, aber vergeblich den Heeresverwaltungen der Mittelmächte angeboten worden war; darin, daß die Feindmächte diese ihnen durch Agenten erst zugebrachte Idee — ungeachtet ihrer technischen Unentwickeltheit — als schlachtenentscheidende Möglichkeit erkannten und aufgriffen, lag, wenn auch damals nicht so deutlich erkennbar, ein gefährlicher Hinweis darauf, wer die erste Runde dieses Ringens zu gewinnen berufen sein konnte.

Wie die Streitwagen in der Panzerwaffe, sind die Steppenreiter in den schnellen, motorisierten Verbänden der modernen Armeen wiedererstand. Obwohl es von denen, die gedanklich vom Weltkrieg nicht loskamen, immer und immer wieder

verkündet wurde, daß Panzer und schnelle Verbände die schlichtenentscheidenden Faktoren für den nächsten, das ist unseren Krieg, sein müßten, haben nicht diese die eigentliche Entscheidung gebracht, sondern die neue Waffe: das Flugzeug.

Diese Auffassung wird zunächst mit Widerspruch zu rechnen haben; man wird auf die unvergleichlichen Taten hinweisen, die unsere Panzer, unsere in unvorstellbarem Tempo alles niederwerfende Infanterie in Polen, Norwegen, Holland, Belgien und Frankreich vollbracht haben; sie waren es, die alle Sperren durchbrachen, durch polnische Bunkerlinien stießen, ja selbst die unangreifbaren Bollwerke im Westen — Namur, Lüttich, die Maginotlinie — eroberten. Sichtbar haben sie den Sieg an ihre Fahnen geheftet — und dennoch, daß sie siegen konnten, war vorher entschieden worden: dadurch, daß die neue Waffe, das „Schwert am Himmel“, in pausenlosen Angriffen sich die unbeschränkte Lufthoheit im strittigen Raume erkämpft hatte und sich nicht mehr entreißen ließ. Weil diese unerhörte Leistung der deutschen Luftwaffe bereits vorlag, konnte der deutsche Siegeszug zu Lande in dem atemberaubenden Tempo vorgetragen werden, das alle feindliche Strategie zunichte machte. Darum ist es berechtigt, zu sagen, daß der moderne Krieg in der Luft vorentschieden werden muß, bevor der Großangriff der Männer und Maschinengewehre, der Geschütze und Panzer auf Erden einsetzt. Diesen grundsätzlichen Verlauf zeigten die Kampfhandlungen in Polen nicht minder als im Westen; als beispielsweise nach der Vernichtungsschlacht in Flandern die Heere zum nächsten Großkampf sich neu ordneten, griff vorher die Luftwaffe ein und errang in einem dreitägigen Ringen die Entscheidung: nun konnte der Sturm losbrechen, wieder unterstützt von den Bomben, Maschinengewehren und Schnellfeuerkanonen der Flieger, vor dem Frankreich restlos kapitulieren mußte. Wie groß die zur Entscheidung zwingenden Kräfte sind, welche der Luftwaffe eignen, zeigt sich besonders in der nunmehrigen, letzten Kriegsphase, da die Landtruppen in Bereitschaft liegen, die Seestreitkräfte lediglich unterstützend mitwirken können und die Luftwaffe das volle Gewicht des Kampfes isoliert zu tragen hat; sie kann und wird zeigen, daß sie fähig ist, auch hier den Vorentscheid zu erzwingen, dessen Vollstreckung in der Hand unserer Führung liegt. Immer ist es die Luftwaffe, die in diesem Kriege das Tor des Sieges aufgestoßen hat.

Daran zeigt sich, daß diese Waffe — die erst auf eine Entwicklungszeit von fünf- undzwanzig Jahren zurückblicken kann — heute schon recht eigentlich Signatur des neuen Kriegsstils geworden ist. Nach dem Siege wird sie — daran dürfte niemand zweifeln — der europäischen, ja auch der außereuropäischen Kriegführung ihren Stil auferlegen. Dank der deutschen Luftsiege in Ost und West ist die Luftwaffe daran, ein geopolitischer Faktor zu werden. Ihre ungeheure Schnelligkeit und Reichweite ermöglicht, in Kontinenten zu denken; sie ist daher das gegebene Mittel, um Großräume zu durchdringen, umspannen und von einem Punkt aus zu beherrschen. Und da sich bereits mit voller Deutlichkeit das Neuwerden Europas als nächste geschichtliche Wirklichkeit anzeigt, kann es die Luftwaffe in doppeltem Sinne für sich in Anspruch nehmen, eigentlicher Träger dieses wahrhaft geopolitischen Geschehens zu sein: einmal, weil sie es ist, die den Sieg vorbereitete, und zum andern, weil sie alleiniges Mittel der Beherrschung und Kontrolle dieses kontinentalen Raumes ist. Wer die stärkste Luftwaffe besaß, bevor der Krieg losbrach, war damit von vornherein eigentlich berufen, Europa neu zu ordnen;



jedem anderen wäre es unmöglich gewesen. Wo die eigentliche Initiative und daran erkennbar die Berufung dazu gelegen hatte, hätte eigentlich schon aus der friedlichen Arbeit der Deutschen Lufthansa entnommen werden können; das Streckennetz, das sie im tiefsten Frieden aufgebaut und als erste organisatorisch über ganz Europa ausgespannt hatte, wird morgen politische Wirklichkeit werden: ein einiges, von seinem Zentralraum Deutschland aus neu organisiertes, geplantes Europa, ein Land ohne Zollgrenzen, die irgendwo unter den Wolken der darüber brausenden Maschinen lagen, deren Verkehrslinien damals schon quer durch viele Staatengrenzen stießen, so, als ob hier mit der stummen Sprache des geopolitischen Symbols gesagt werden sollte, daß aus diesem Mosaik, welches allzu lange durch die britische Gleichgewichtspolitik labil erhalten worden war, endlich der Raumkristall des einigen Kontinentes werden solle, dessen Aufbau und Neugliederung wir nunmehr erleben.

Die Berufung, Europa mit den Schwingen seiner Flugzeuge, mit dem Brausen ungezählter Flugmotoren zu neuem Leben zu erwecken, hat Deutschland erhalten — obwohl, streng genommen, das Flugzeug keine deutsche Erfindung im eigentlichen Wortsinne ist; man dürfte überhaupt nicht sagen, es sei die Schöpfung irgendeines Mannes, irgendeinen Volkes; ein tausendjähriger Wunsch unserer Rasse ist Tat geworden, und dazu haben viele, in vielen Ländern beigetragen — Franzosen und Italiener, Spanier und Angelsachsen zu beiden Seiten des Atlantik; als letzte nennen wir uns Deutsche — in unserer Hand ist das Flugzeug zur Höchstleistungsmaschine und dadurch erst zu einem geopolitischen Faktor geworden. Kein Volk, kein Staat, die weiße, europäische Rasse hat sich im Flugzeug, das deutscher Genius vollendete, eine Waffe für das eigene geschichtliche Werden geschaffen. Daß die deutsche Führung dies, lange schon vor Kriegsausbruch, erkannt und diese Erkenntnis in die entscheidende Tat umgesetzt hatte, hat ihr mit diesem gewaltigen kriegswirtschaftlichen Vorsprung die Sicherheit des Endsieges für diesen Krieg gegeben, der, zum ersten Male in der Geschichte des Erdballs, in den Lüften entschieden, auf der Erde vollstreckt wird. Wie die Streitwagenkämpfer vor 4000, wie die Germanenreiter vor 1500 Jahren, haben die Bomben der Luftwaffe alles vor sich niedergeworfen, was dem neuen Werden sich widersetzen wollte: vorgestern Warschau, gestern Rotterdam, morgen London. Unwiderstehlich wie jene, erweisen sich unsere Kampfflugzeuge als typische Träger jenes neuen deutschen, in Wahrheit uralten, aber zeitgerecht und zeitgemäß erneuerten indogermanischen Kriegsstiles: mit äußerster Schnelligkeit, stärkster Wucht und Einsatzfreude 'ran an den Feind bis zu seiner endgültigen Vernichtung!

Diese Devise, wie wir siegen, flatterte ungeschrieben auf den Wappenfahnen der altarischen Maryanni von den ratternden Wagen; sie flog im Sturm vor den germanischen Reitern, die den römischen Limes übersprangen; und sie tönt, verstärkt, vertausendfacht aus dem Gebrüll der Motoren, dem Knattern der Maschinengewehre, dem Bellen der Schnellfeuerkanonen, dem Donneraufschlag der Bomben. Tosend steigt das neue Aion aus dem Himmel zur Erde; die deutsche Luftwaffe ist sein Vorbote, Geleiter und Träger seines Willens. Die Streckenkarte der Deutschen Lufthansa, die ein einiges Europa mit Herz und Hirn in Großdeutschland zeigte, wird aus einem Verkehrsschema geopolitische Wirklichkeit; was damals sich ankündete, wird der Sieg der deutschen Luftwaffe über unseren letzten Gegner vollenden.

\* \* \*

### Streiflichter auf den atlantischen Raum

**G**eopolitische Erscheinungen vom pazifisch-atlantischen Rückgrat der Neuen Welt, beiderseits der großen Wasserscheide wahrnehmbar, aber hauptsächlich Regierungszentren auf der atlantischen Abdachung, in Washington, Ottawa, an den Osthängen der Anden und in Rio angehend, dürfen über dem europäischen und ostasiatischen Wirbel nicht übersehen werden.

Da ist ein allgemeines Vorrücken des Urwaldes, ein Zurückweichen des Zivilisationsstreifens, mit ihm des weißen Mannes an den Osthängen der Anden, Veröden einst blühender Städte, wie es der „Internationale Forstbericht“ von Heskes ausgezeichnete „Zeitschrift für Weltforstwirtschaft“ (Bd. VII, H. 8, S. 650) meldet. „Von dem derzeitigen Kriege wird ein weiteres Zurückweichen der Zivilisation erwartet“, fügt der Berichtersteller ahnungsvoll hinzu! Von anderer Seite wird auf den gesteigerten Wunsch Bolivias (Bolivia, Neuyork, Nr. 10) und Brasiliens (Sole, Mailand, 7. 9. 40, aus São Paulo) hingewiesen, ihre gewaltigen Wasserkräfte nutzbar zu machen und sich dabei von teurer englischer Kohle zu emanzipieren, was namentlich Brasilien reizt und auch zum Wunschbild eines sich selbst bestimmenden Südamerika gehört. Länder, die sich nach dem Kriege mit Kohle sanieren wollen, mögen sich solche Symptome gesagt sein lassen. Um welche Kräfte es sich dabei handelt, erkennt man, wenn man im Gegensatz zu den bisher nur herangezogenen rund 30 000, seit 1935 verdoppelten Kilowatt Bolivias erfährt, daß sich die ungenutzten Wasserkräfte seines Ostens auf über 4 Millionen Kilowatt schätzen lassen, wovon 700 000 mit geringem Aufwand am Titicacasee gewinnbar wären. Zunächst wird nur die sichere Abnahme von etwa 60 000 Kilowatt für weiteren Ausbau gesucht und dabei an Chiles Salpeter und Kupfer gedacht. Seltsam kontrastiert damit, daß die USA. Bleierzzufuhr in großem Stil aus Bolivia, das es doch selbst verarbeiten könnte, und dem niederländischen Indien (1000 bzw. 2000 t monatlich) zu organisieren suchen (Prawda, 3. 9., Bleikonferenz in Washington mit Patino u. a.) und auch sonst auf Rohstoffsuche nach Chrom, Quecksilber, Ferromangan, Zinn sind und dagegen nach Abnehmern für Baumwolle, Tabak und Weizen Ausschau halten. Wie sehr sie statt Eingriffen von hoher Hand anderwärts Wohltätigkeit zu Hause üben könnten, zeigt die Mühe, die das Aufräumen der Schäden eines einzigen Wirbelsturmes vom 21. 9. 38 heute noch in den Wäldern Neuenglands kostet.

Mit welchem Leichtsinn aber in „Gottes“ — zum Glück — nicht „letzten Geschenk an die Menschheit“ mit ihren Naturschätzen umgegangen wird, das verrät ein lehrreicher, tiefe Einblicke gestattender Vergleich des „British Columbia Lumberman“ (Bd. 23, Nr. 5) zwischen den Waldbrandursachen in den Vereinigten Staaten und Britisch-Kolumbien. Wider Blitzschlag kann nichts, wider Funkenflug wenig geschehen; und der Vörsprung durch Lagerfeuer von 18,1% gegen nur 6,3% der USA. macht dem unbekümmerten Wildwestleben Britisch-Kolumbias keine Ehre. Aber ein Rekord von 24,4% Brandursachen durch Raucher, 13,7% durch Abfallverbrennung und 24,7% durch Brandstiftung der USA. macht doch weltkundig, wieviel Volkserziehung sie noch zu Hause treiben könnten und



wer — neben Urhebern der Brandplättchen der R.A.F. gegen wohlbehütete Ernten und Forste — den Übernahmen „Gangster“ verdient, mit dem die Wildwestpresse so freigebig ist.

Von der Brandstiftung in den eigenen Naturschätzen zum Brandstiften in fremden Lebensräumen ist der Weg nicht so weit, wie es manchmal „Our Lord's Own People“ scheinen mag. Wir empfehlen ihnen, in ihrer eigenen, sehr gut geleiteten und unterrichteten Zeitschrift „Amerasia“ (z. B. in der Juni-Nummer 1940) die Vernehmung eigener Würdenträger vor der Senatskommission für Marineangelegenheiten nachzulesen, um zu erfahren, mit welcher Unbefangenheit sie von der Benützung fremder Kriegshäfen, wie Surabaya, sprechen oder Verabredungen mit Australien über Südostasien empfehlen und Abwehrmaßnahmen im Pazifik während eines Angriffskrieges im Atlantik erörtern. Hier wird von S. 185—196 viel praktische Geopolitik nicht nur für den indopazifischen Raum, sondern auch für den atlantischen getrieben!

Von den beiden Zuschauern auf der Fenz, von denen „Amerasia“ sprach, ist der mittelländische inzwischen vor der Sommersonnenwende in die Arena gesprungen, der ostasiatische nach der Herbsttag- und -nachtgleiche; aber vielleicht mahnt eine kluge Beobachtung der beiden in Asien erwachten Riesen „China“ und „Indien“ zur Vorsicht, sich nicht durch vorzeitige atlantische Bindungen die Hände zu fesseln. So erwarten wir mehr Gutes von der Tugend der Vorsicht als von der Tugend der Enthaltsamkeit von fremdem Gut überhaupt im Bereiche der USA.

Das Vorbild kampfloser Raumerwerbung ohne Risiko hat große Reize.

Zwei große, sich bereits im Frühherbst 1940 sichtbar abzeichnende raumpolitische Veränderungen lenkten die Aufmerksamkeit wegen ihrer geopolitischen Bedeutung und Eigenart besonders auf sich: eine, die zu einem scheinbaren Abschluß führen konnte und sich im innersten, pontischen Winkel des Mittelmeeres vollzog, die Fortführung des Abgleichs von Rumänien mit seinen Nachbarn; und eine andere, die sichtlich nur ein Vorklang, ein Auftakt zu dem vielleicht weit größeren raumpolitischen Ereignis einer anglo-amerikanischen Union war. Sie umfaßte die ganze nord- und mittellamerikanische atlantische Westfront, einschließlich ihres Bebenherds im amerikanischen Mittelmeer, die Übergabe wesentlicher Stützpunkte zu treuen Händen der USA. durch das Britische Reich, eingeleitet durch Abreden mit Australien und Kanada.

Im letzteren Fall handelt es sich um eine von Wissenden seit langer Hand vorbereitete raumpolitische Großgestaltung einer englisch-amerikanischen Verbindung mit Löwenanteil der USA., aber kostbarem britischen eingebrachten Gut, als Gegengewicht gegen einen unter deutscher Führung stehenden, von dort (New York Sun; Telegraaf) vorausgesehenen „kontinentalen Block“.

Im ersteren Fall mußte ein von fast 300 000 qkm um 99 738, fast ein Drittel, verkleinerter Staat, Rumänien, mit der wichtigen Aufgabe der europäischen Donaumündungswacht, nach Verlust von fast 7 Millionen Einwohnern, wovon die Hälfte Rumänen waren (so daß der einst wohlgerundete Staat nun auf 5 Millionen unerlöster Volksgenossen hinweisen kann), sein inneres Gleichgewicht zwischen Sowjetbund, Ungarn und Bulgarien wiedergewinnen, das ihm seine zwei erhalten gebliebenen geopolitischen Grundlinien: Donaulauf und Schutzanlehnung an den Südkarpatenzug, gewährleisten konnten. Wie herb die Verluste rein an Tragfähig-

keit des Volksbodens waren, bezeugen etwa 25% des Pferdebestandes und 15% des Rindviehbestandes in Bessarabien und Nordbukowina allein und fast 500 000 Pflüge, ein Drittel sämtlicher Wagen. Dazu kamen in dem an Ungarn heimgefallenen Teil Nord- und Ostsiebenbürgens die Verluste an Bodenschätzen: Gold, Silber, Pyrit, Blei, Antimon, Zink, Salinen, Mineralquellen, so daß es einer nationalen Verfestigung von großer ethischer Tiefenwirkung bedurfte, um einer solchen Gleichgewichtstörung standzuhalten. Die Seelenkraft dazu steckte in der „Eisernen Garde“ und dem Vermächtnis von Celea Codreanu; die Hoffnung für die Zukunft in der Jugend des Landes und einem jugendlichen, unbelasteten, volkstümlichen, geopolitisch ausgezeichnet auf seine Aufgaben vorbereiteten Herrscher, der das Zeug zum echten Volkskönig hat.

Das Beispiel des erfolgreichen Ungarn mit der seit 20 Jahren unausgesetzt mit seinem ganzen Weltruf als Gelehrter und Geopolitiker kämpfenden Persönlichkeit von Graf Teleki konnte Rumänien seinerseits lehren, warum es bei seiner Jugend nun erst recht geopolitische und ethnische Erziehung in den Vordergrund stellen mußte; es ist aus einer scheinbar gesättigten Lebensform zu einer solchen mit großen, des Ringens um sie werten Zielen geworden.

Was brasilianische Zeitungen dem Britenreich über die Wirtschaftswerte der um größeren Einsatz aufs Spiel gesetzten Besitztümer in Mittel- und Südamerika vorrechnen, das wird man sich, weit größerer Zusammenhänge gedenkend, nicht nur in der so schwer bedrohten Reichszentrale, sondern auch in den Dominien gesagt haben, die sich an der Kanada- und Neufundlandküste rechtzeitig usamerikanischer Prellböcke versichert hatten. Bermudas, Bahamas, Antiguas, St. Lucias bescheidene Außenhandelsziffern sind nicht erschütternd; schwerer fällt Jamaika mit seinem Zucker, Guayana mit Zucker und Tropenerzeugnissen, mit Diamanten, Gold und Bauxit, Trinidad mit Erdöl in die Waagschale. Lebenswichtig ist dort für Britannien nach dem Verzicht auf seine einstige westindische Stellung und der Zuckerautarkie Festlandeuropas nichts mehr.

Wagen aber die USA. im großen Stil den kühnen Griff nach einer Besitzgewähr des britischen Reichsbestandes gegen eine eingetragene Vorkaufshypothek ganz oder in Teilen, so werden sich alle übrigen für Großräume verantwortlichen Mächte der Erde klar sein müssen, was sich daraus an raumpolitischen Folgen ergeben kann. Dann ist es möglich, daß die Urenkel der Kämpfer von Bunkershill (1773) unweit der „Schwarzen Höhle“ in Kalkutta oder bei dem inzwischen im Ganges versunkenen Plassey (1757) landen müssen, um einen indischen Unabhängigkeitskrieg im Keime zu beenden, während die Sowjetpanzertruppen eilends auf der neuen, mehr als 500 km langen Pamir-Autostraße, auf der Turksib und sonst durch Zentralasien herbeieilen, um die Freiheit Indiens zu retten; und auf der andern Seite Washington sich das volle Recht zum Dreinreden in Eurafrika längs der Kap-Kairo-Linie und sonst überall da, wo Bruchstücke des Empire auf dem Spiele stehen, erwirbt. Dann erst wird aus dem Einmarsch in Polen, Norwegen, den Niederlanden und Frankreich, aus dem Dreieck Berlin-Rom-Tokio eine wirklich weltumspannende Angelegenheit: zur Tag- und Nachtgleiche 1940 war es gerade noch nur eine eurafrikanische mit lässiger Beteiligung der Dominien, die sich südlich des Äquators geopolitisch kaum fühlbar machte, und im Pazifik nur als Spannung.

Es liegt im Wesen einer geopolitisch geschulten Denkweise, von der Erde und



vom Raum her bestimmte, politisch wirksame, vom Schicksal einmal angeschlagene Gedankenketten zu Ende zu denken und ihnen gegenüber nicht den Kopf in den Sand zu stecken, sondern alle möglichen Folgen zu betrachten und — wenn möglich — zum Guten zu wenden. Die Tatsache, die zum erstenmal in öffentlichen Verträgen die britische Krone für ihren amerikanischen Besitz mit der Flucht unter die Rückversicherung und den Schutz der USA. geschaffen hat, besteht ja doch dem Tatbestand nach für Ostasien, rings um den Pazifik und für Kanada schon lange. Für Ostasien, Australien, den Pazifik und vor allem Indien, wo sie die größten weltpolitischen Folgen haben kann, wird sich mit ihr der Bericht über den Indopazifischen Raum auseinanderzusetzen haben. Für Kanada aber, das ja ein ähnliches Doppelgesicht in zwei Weltmeere hat wie die USA., ist sie nach der atlantischen Seite hin seit 1939 besonders deutlich geworden.

Es ist, dank der Monroelehre, in der angenehmen Lage eines Gassenjungen gewesen, der unter beständigem Hinweis auf einen Anverwandten mit einem großen Stock über einen schmal gewordenen Teich hinweg wutbebenden Hausbesitzern die Fenster einwirft, vom Nordkap bis zur Bidassoabrücke, und sich eines transatlantischen Zugbrückenvorbaus als Steindepot dabei bedient.

Kanada selbst ist raumpolitisch unangreifbar; aber es begeht eine Kriegshandlung nach der andern in einen fremden Erdteil hinein, nicht nur durch Material-, sondern auch durch Menschen- (Flieger-) Lieferung; und wer die Unbefangenheit kanadischer Boys kennt und weiß, daß selbst sonst wohlerzogene Offiziere in fröhlicher Stimmung das kostbare historische Porzellan ihres Gastgebers vor dessen Augen zum Fenster hinauswerfen (Fall Leverkusen!), der begreift, warum es kanadischen Fliegern so wenig Überwindung kostet, Hamburg oder Heidelberg, Kathedralen, Glashäuser und Spitäler mit Bomben zu zerwerfen: die „Germans“ können das ja in Quebec und Montreal nicht vergelten; und London ist unbefangenen Kolonials vielleicht so wenig heilig, wie den Frankreich verbündeten Briten 1918 die Kathedrale von St. Quentin und 1940 das eben noch verbündete Oran. Solche Zustände beschützt väterlich durch Fürsorge für ihre räumliche Unantastbarkeit der Nachfolger George Washingtons, der vergeblich vor solchen „entanglements“ warnte, während Roosevelt sein Vorbild nun durch eine dritte Wahl überwindet, die ihn zum totalitären Herrn von 130 Millionen auf vier schicksalvolle Jahre macht, mit freier Wahl, ob er die größere Kulturzerstörung transatlantisch oder transpazifisch üben will.

Ist der zunächst einmal Ende September gescheiterte britische Vorstoß auf Dakkar (den wichtigsten ostatlantischen Stützpunkt nicht nur Frankreichs, sondern der europäisch-südamerikanischen Flugstrecken überhaupt, Geopolitik 9/10) noch ein etwa dem Überfall von Oran gleichzuachtender Streich des französischen Renegaten de Gaulle im Zeichen von Winston Churchill? Oder ist er schon ein Vorgehen unbefangenster transatlantischer Mächte nach Afrika, etwa zur Erlangung des besten transatlantischen Stützpunktes für die angepriesene Fernblockade, hinter die sich nach Preisgabe des Mutterlandes und nach Flucht des Königs und der „Upper ten“, der „Oberen Zehntausend“, nach Kanada die Piraterie zurückziehen will?

Nichts wäre leichtsinniger, als in dem höchst undemokratischen Abfall eines zentralafrikanischen Satrapen von Frankreich, in dem Handstreich auf Dakkar ver-

einzelte Wagestücke Orientierungsloser zu sehen! Reynaulds und Duff Coopers Versuche in Marokko, vielleicht auch die Ultimaten von Oran und Alexandria standen geopolitisch auf demselben Blatte, was sofort verständlich wird, wenn man sich die Unkenntnis kontinentaler Seelenstimmungen bei Insularen klarmacht. Ihm ist der Franzose, der sagt: „Frankreich hat mir diesen Platz anvertraut, und für Frankreich werde ich ihn verteidigen“, als „foreigner“ so unbegreiflich, wie er ihm als Brite selbstverständlich wäre. Darum glaubte der Durchschnittsbrite auch, es genüge ein Versprechen von Benefizien nach dem Kriege, um Araber und Inder wieder kirre zu machen, die aber eben nicht vergessen, daß sie schon oft geprellt worden sind.

Diese Fähigkeit zur Selbsttäuschung über die Durchschaubarkeit ihrer Vorhaben, ihres „Cant“-Schleiers ist eine geopolitische Eigenart der Inselstaaten überhaupt; sie durchzieht die Geschichte der Phönikerstädte, von Athen und Venedig gerade so wie die von England. „I am very insular“ schließt auch in sich, daß ich im Insel-Unangreifbarkeits-Gefühl selbst den „distinguished foreigner“ für unfähig halte, den ganzen natürlichen Egoismus insularer Politik zu durchschauen. Stellt man es dennoch beim einen oder anderen Ausländer fest, so schilt man ihn als „Räuber an Geheimmitteln der Herrschaft“, als „Inventeur du Lebensraum“. Frankreich hat Großbritannien in dieser Richtung besonders verwöhnt und erntet jetzt die Früchte, obwohl es zuweilen vom „perfiden Albion“ sprach — ohne sich entsprechend vorzusehen: siehe Oran, Marokko, Dakkar... Frankreich und Belgien haben noch viel am Atlantik zu verlieren. Hinter Albion steht empfangsbereit USA. —

### KARL HAUSHOFER

#### Bericht aus dem indopazifischen Raum

War es besser für Japan und seine Freunde, daß es bis zum 27. 9. 40 auf dem Zaun sitzenblieb oder, etwa zur gleichen Zeit wie Italien, von ihm heruntersprang, um seinen Anteil am Wagnis des Einsatzes für eine neue Weltordnung tätig auszuweisen? Es konnte sagen, es sei bereits auf einen Riesen, China, herabgesprungen und wisse nicht, wie es sich auf seinem Rücken halten werde, während bereits ein anderer, fast ebenso großer Riese, Indien, nebenan erwacht sei und sich rege. Das gelte um so mehr, als die Eingangsfrage sichtlich fast noch mehr als Fürst Konoye und seinen engsten Rat Japans transpazifischen Nachbar, die USA., angelegentlich beschäftige, der angesichts des großasiatischen Programms und seiner Raumweite das Sprichwort zitiere: „Wer zuviel umfaßt, vermag es nicht festzuhalten!“ (Qui trop embrasse mal étreint!) und drohend im Pazifik zwischen Hawai und Singapore herumfahre.

Daß die Weltenstunde zur Zusammenfassung großer Wirtschaftsräume geschlagen hat und die Gefahren kleinräumiger Zergrenzung und Zergliederung auf Schritt und Tritt mindestens in der Alten Welt offenkundig macht, ist allen Beteiligten klar; das spricht für ein zusammenwirkendes Ostasien in großem Stil und weiter Linienführung, zeigt ihm auch Grenzen: in Gestalt des engeren Aneinanderrückens von Australien und Kanada an die Wehr- und Wirtschaftskraft der USA. und deren wachsamer Behandlung aller pazifischen Inseln, einschließlich des Australasiatischen Mittelmeers, der gefährlichsten Großreibungsfläche wegen Philip-



pinen, Indochina und Insulinde, die unsere Leser längst als Zerrungsräume haben sehen lernen.

Dazwischen werden wieder Kompromißvorschläge laut, wie sogar in der Senatsvernehmung der USA.-Flottenoffiziere; es wird die Frage aufgeworfen, welche Stützpunkte, wie Guam oder die Marschallinseln, wohl einen Waffengang zwischen 130 und 140 Millionen wert seien; denn so viele stehen sich in den USA. und im Japanischen Reich mit seinen Schutzfreunden entgegen, selbst wenn sonst niemand in den Wirbel gezogen würde. „Mourir pour Danzig?“ hieß es im Westen. Im Osten fragt man: „Mourir pour Guam, Jaluit, Hainan, aber auch Singapore, Manila, Hongkong, Kamranh, Port Darwin...!“ Wo endet die Kompromißbereitschaft, wo wird der Lagenwert so groß, daß alle Raumwertung daneben zurücktritt? — Das ist noch mehr eine pazifische als eine indische Frage, aber auch der Schlüssel zu Indien hängt an ihr. Er liegt in der Malakka-Straße.

Die Malakka-Straße mit Malaya bleibt nun einmal das Bindegelenk zwischen dem indischen und dem pazifischen Großraum, wobei aber die pazifischen Arten des Vorgehens vorwalten, wie ja auch der pazifische Küstentyp um Sumatra herum in den Indischen Ozean übergreift. An dieser Stelle liegen, zunächst noch durch die Riegelfunktion von Singapore hinausgeschoben, später einmal heikle Abgrenzungsspielarten zwischen Groß-Ostasien (wie es schon Arita und nach ihm Fürst Konoye proklamierte) und Indien, dessen Kongreßpartei nicht nur in Rangun und sonst in Birma, sondern auch in Fiji ihre Hand über starken indischen Kolonien hält und die Inselwelt von Indonesien unter Indiens kulturpolitisches Erbe rechnet.

Kaum eine äußere Begebenheit zeigt so deutlich den Unterschied zwischen pazifischer Art raumpolitischen Vorgehens und atlantischer, wie die fast gleichzeitigen Einmengungen Englands in Dakkar mit aller brutaler Gewalttätigkeit, und die subtile Japans in Indochina (letzte Septemberwoche). Dabei hat Japan seinen Zweck, die Hand gleichzeitig auf Yünnan zu legen, die Zufuhren Chiangkaisheks aus Indochina gründlich abzuschneiden und nebenbei zu zeigen, wer der Stärkere ist, und für alle andern ein „Hände weg“ anzukündigen, geräuschlos, unter formaler Schonung der französischen Gebietshegemonie und Unverletzlichkeit erreicht. Es hat damit ein Beispiel gegeben, wie man unter Umständen fremde Kolonialsplinter ohne völkerrechtlichen Spektakel den eigenen Großraumvorstellungen und Wünschen einfügen kann.

Natürlich wird Innerchina auch seinerseits sich nicht mehr an französische Gebietsschranken halten, sondern betonen, Indochina sei damit „Kriegsgebiet“ geworden; wer sich der Hartnäckigkeit der Kämpfe um den Roten Fluß bei der französischen Besitzergreifung erinnert, der wird die gleichzeitige usamerikanische Erfahrung aus dem ähnliche Schwierigkeiten bietenden Philippinenkrieg nicht vergessen können: „Dies ist kein Land, um bequem darin Krieg zu führen.“ Französisch-Zentralafrika ist es freilich auch nicht. Um so wichtiger war die Art, wie die sich in beiden Fällen auseinandersetzen Hochkultur- und Wehrvölker die äußeren Formen der Brutalität vermieden, die General de Gaulle vor Dakkar noch ärger als die Briten vor Oran entfesselt zu haben scheint. In Südostasien ist das Gesicht ungleich besser gewahrt worden, und es ist des Aufmerkens wert, was nun Amerika zu beiden, seine Überseebelange nahe streifenden Fällen sagt.

Man wird feststellen können, daß geopolitisch zunächst Japan aus dem Zusammenbruch Frankreichs mit dem geringsten Geräusch wertvollsten Nutzerfolg raumpolitisch gezogen habe. Denn das Fußfassen in irgendeiner einwandfreien, möglichst gewaltlosen Form in Indochina, nächst dem neuerdings eng befreundeten Thai-Land, ist ein altes, nie aus dem Auge verlorenes Blickziel großjapanischer Kulturpolitik schon seit Generalstabschef Kodama.

„Zuletzt regiert der Bestinformierte“, lehrte einst der Imperialist Lord Beaconsfield das von ihm mit vielen glücklichen Erfolgen lange Jahre unter Viktoria geführte Weltreich. Es hat sich lange an diese Weisheit gehalten und ist gut dabei gefahren: Wir finden in Japan ein großes Geschick, fremde Erfahrungen sich zu eignen zu machen, ohne sich dabei an sie zu verlieren, und sehen in diesem Stil auch die öffentliche Meinung, Zeitungen und Zeitschriften deutlich beeinflusst. Amerikanisches Erfahrungsgut, z. B. aus den Pacific Unions, aus „Asia“, aus „Amerasia“, wird dabei ebenso verwendet wie europäisches; und so fassen wir auch die Anregung zu japanischer wie chinesischer und englischer Übersetzung unserer „Deutschen Kulturpolitik im Indopazifischen Raum“ auf. Sie ist uns ein Zeichen, daß wir mit ihr wie mit der Geopolitik auf dem rechten Wege waren.

Ebenso fassen wir das Streben im Fernen Osten sinnbildhaft, nun den breitesten Volkskreisen einmal in Zeitung und Zeitschrift zu zeigen, was der neu zu Großostasien hinzuproklamierte Südseeraum an Rohstoffen, an landschaftlicher Schönheit, an geopolitischen Werten enthält, wie es z. B. mit ihrer Sondernummer über Niederländisch-Ostindien die „Japan Times“ (29. 8. 40) gehalten haben.

Einem so gelehrigen, für sein weitestes Kraftfeld hellhörigen Volke ist leicht klarzumachen, daß es für ein so erweitertes, zunächst einmal kulturpolitisch, d. h. durch Wissen vor dem Können, zu erfassendes Gebiet einer Verstärkung des nationalen Traggerüsts, Vereinheitlichung seiner Presse, Ausschaltung allen Parteiaders bedarf, wenn es, wie eine Stahlseele, einen so weiten Raum zum Einheitsbewußtsein und zur Verfestigung bringen soll.

Der August brachte mit der Selbstauflösung der Minseito (15. 8. 40) nach der der Seyukai die Abdankung des japanischen Parteienapparats nach sechzigjährigem, nur sehr teilweise rühmlichem Walten und erlebte zugleich am 18. 8. die Vereinheitlichung des Regierungsgefüges, am 22. 8. die Nationalisierung der Rotary-Einrichtung und die Einschränkung der Zeitungen auf ein Fünftel: alles „Vorbereitungen“.

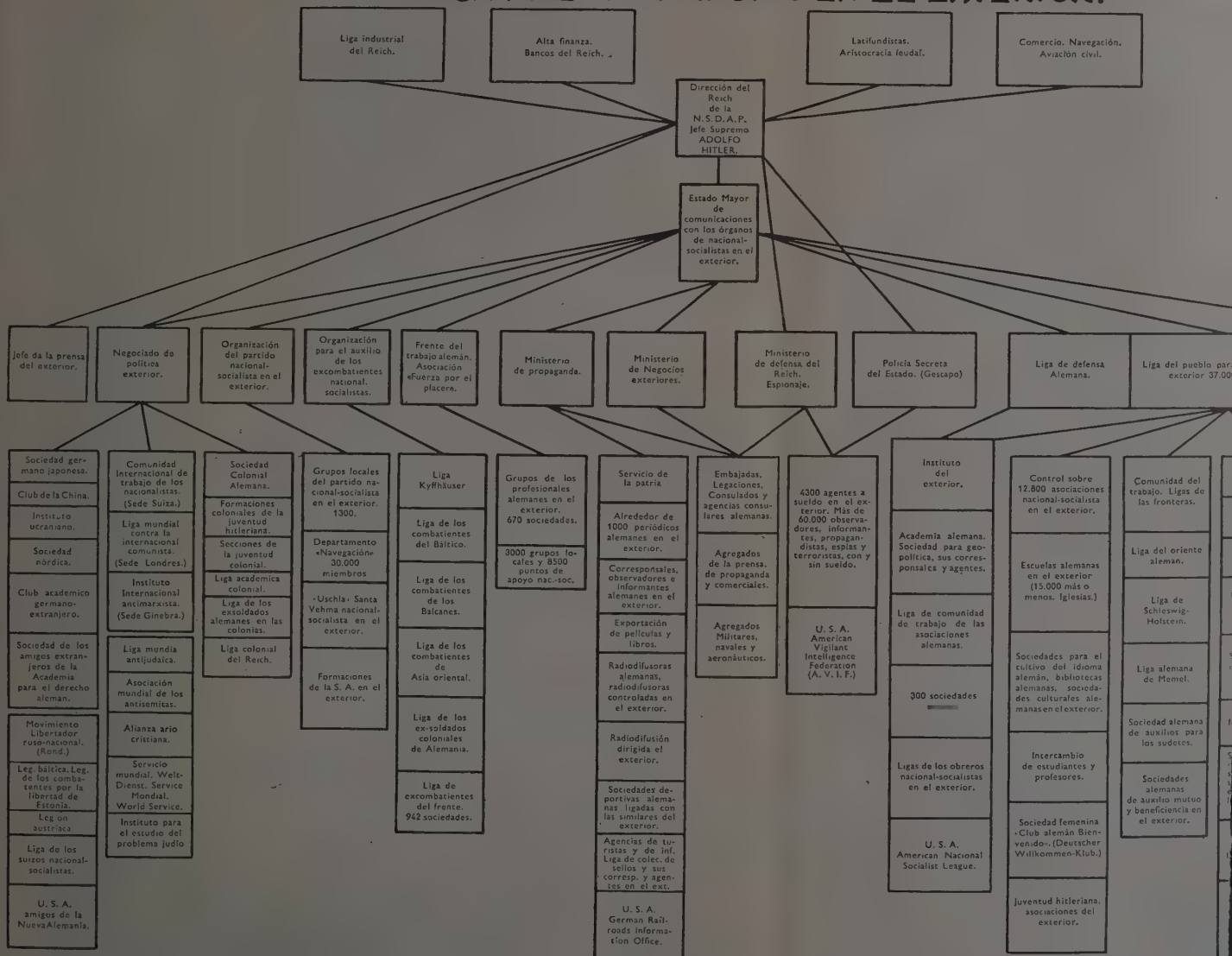
Australien sandte mit Sir John Greig Latham einen seiner besten Köpfe als ersten selbständigen diplomatischen Vertreter von Canberra nach Tokio. Das entsprach der einladenden Geste von Fürst Konoye an Australien zur pazifischen Zusammenarbeit. Das hindert natürlich nicht den weiteren Ausbau usamerikanischer Rückversicherungen für die menschenleeren, raumweiten und rohstoffreichen pazifischen Dominien des Empire.

Von der andern Seite wacht ein so erfahrener Kopf wie General Kuniaki Koiso darüber, daß im Westpazifik und Nan-Yo nichts passiert, was im Gegensatz zu lang erwogenen, weitsichtigen Planungen in beiden Seeräumen stünde. Für Indonesien ist der schöne Ausdruck „Verwaiste Inseln“ geprägt worden; und der Gedanke ihrer Eingliederung in eine Art von halbkugelmäßiger Gemeinschaftsverwaltung liegt nahe. Dabei hätte natürlich die Vormacht Ostasiens eine vorwählende Rolle zu spielen, genau so wie etwa die USA. für Mittel- und Südamerika, beileibe nicht etwa zum eigenen Vorteil, sondern nur zur Bewahrung der süd pazifischen Staaten und ihrer Selbständigkeit vor der Einfügung in irgendeine „unnatürliche westliche Planung“, unter Erhaltung ihrer wirtschaftlichen Eigenart auf Gegenseitigkeit: eben in einem Groß-Südostasien.



# LA QUINTA COLUMNA.

## DIAGRAMA de la Organización de la propaganda de las formaciones de combate y espionaje NACIONAL-SOCIALISTAS EN EL EXTERIOR.



NOTA: Este diagrama no incluye las organizaciones económicas del Tercer Reich en el exterior, ni sus Cámaras de comercio, representaciones de casas exportadoras, industrias, sus sindicatos, agencias y sucursales, y tampoco las de las líneas de vapores, compañías de aviación civil, empresas comerciales, agrícolas e industriales y las controladas por capitales alemanes. No están comprendidas las empresas que disfrazadas de nacionales en los países donde ejercen sus actividades, han conservado siempre su carácter de alemanas.

Ein Schreckgespenst  
der westlichen Hemisphäre:

## DIE FÜNFTE KOLONNE

Freunden unserer Zeitschrift von jenseits des Atlantik verdanken wir die mitfolgende graphische Darstellung der „fünften Kolonne“. Sie ist entnommen dem gleichnamigen Buch, mit dem der sicher sehr waschechte Südamerikaner ALFREDO SCHLESINGER seine Mitwelt über die furchterregende unterirdische Tätigkeit eines Kinderschrecks unserer Feinde belehrt. Die „fünfte Kolonne“ ist nicht nur ein sehr sinnfälliges Schlagwort, eine ungemein beliebte Formel, um unbekannte und unverstandene Dinge im Dienst der Hetze gegen alles Deutsche zu verwenden; sie hat auch einen tieferen Sinn: in ihr spiegelt sich die Unsicherheit einer Welt, die befangen ist in ihrem alten Denken, und nun Tatsachen gegenübersteht, für die ihr die Maßstäbe fehlen. Die „fünfte Kolonne“ ist nicht nur eine Ausgeburt der Hetze, sie ist vor allem Ausdruck der Angst, die schwache Menschen und schwache Völker gegenüber Erscheinungen befällt, die sie nicht verstehen, deren Größe sie empfinden und umzudeuten versuchen. Je größer der Grad der Bestürzung, um so törichter die Verdrehung! Jeder Deutsche ist in der Lage, mit dieser Regel der Psychologie auf den Grad der Verwirrung bei unseren Gegnern zu schließen. Um es auf die einfachste Formel zu bringen: nach Schlesinger ist jeder Deutsche im Ausland, ja, jeder Reichsdeutsche, der mit seinen Beziehungen über die Grenzen des Reiches hinausgeht, ein Glied der „fünftenden Kolonne“, — ein Spion auf gut Deutsch. Daß die in USA. tätigen deutschen Zusammenschlüsse, Vertretungen usw. besonders hervorgehoben werden, zeigt deutlich, wohin der Pfeil gezielt und in wessen Dienst er abgeschossen wurde. Die freche Bedenkenlosigkeit, mit der in sachlich wirkender Tabellenform höchst lückenhafte Kenntnisse über deutsche Verhältnisse zusammengestellt werden, weist überdies auf die Rasse des Verfassers hin.

Die „fünfte Kolonne“, — sollte sie nicht das Zerrbild einer Einrichtung sein, die den Vorzug größeren Alters, einer sehr großen Erfahrung, noch größerer Skrupellosigkeit und unbegrenzter Mittel hat? Zerrbild jener Spionageorganisation, der zweifellos auch Herr Schlesinger seinen derzeitigen Lebensunterhalt und die Unterlagen zu seinem Buch verdankt, — des SECRET SERVICE nämlich?

Die Schriftleitung.

Germanidad del exterior.	Liga de los alemanes del exterior.
Liga Alemana del oriente.	Instituto para el estudio de raigambres germanas en el exterior y recopilación de documentos encontrados en el extranjero.
Reconstrucción en el exterior	Oficina central para viajes de investigaciones.
Sociedad Gustavo Adolfo. (Suecia)	Instituto Ibero-Americano.
Unión de las ligas de los austríacos fieles a la patria.	Sociedad de auxilios de Alsacia-Lorena.
Sociedades de estudiantes alemanes en el exterior.	Sociedades geográficas alemanas en el exterior.
Liga de los promotores alemanes en el exterior.	
Unión de los dep. alemanes en el ext. y sus sociedades subsidiarias, muchas de las disp. de nac. en los países donde tienen su sede.	
Instituto para la germanización de las fronteras y del exterior.	
Clubs sociales alemanes en el exterior.	



Gelehrig hat man „Amerika den Amerikanern“ wie in Europa in ein „Europa den Europäern“, auch in Asien in ein „Asien den Asiaten“ übersetzt. Eigentlich müßte sich Monroe erfreut, nicht verärgert im Grabe herumdrehen! Aber er sieht eben betrübt 90% des Chinins, 85% des Pfeffers, 64% des Kapoks, 33% des Kautschuks, 29% der Kokosnüsse, 25% wichtiger Faserstoffe, 17% des Tees und erhebliche Mengen an Öl und Zinn aus Indonesien kommen, ungerechnet die noch ungenützten Bodenschätze, wie Mais, Holz, Ölsaaten, Bauxit, Mangan. — So schaukelt ein reichbeladenes Floß mit 65 Millionen Eingeborenen und einer schmalen Oberschicht von nur 200 000 Eurasiern, 25 000 Holländern auf bewegten welt-politischen Wogen und strebt, sich — von Haifischen umgeben — flott zu halten.

Eine auf mindestens 500 000 kampftüchtige Mitglieder geschätzte nationalistische Partei läßt außerdem durch ihren Führer, den Mohammedaner Husni Thamrin, zur Beruhigung versichern: „Nach dem Kriege werde ein gründlicher Wandel in der Stellung aller Kolonien eintreten“ — wobei man vorläufig an einen Dominium-zustand unter niederländischer Flagge denkt, die man für die am wenigsten unbequeme hält, um unter ihr nach und nach völliger Selbstbestimmung entgegenzu-steuern. Auch hier vollzieht sich eine Entwicklung, deren Kommen die „Geopolitik“ und ihr Verlag seit 1923 vorhergesagt haben.

An die Volksdichte (Mitteljava 395, Java Durchschnitt 315) und ihre jähen Unterschiede braucht nur erinnert zu werden.

Daneben liegt Neuguinea, dessen Osthälfte heute — trotz „Mandat“ — Australiens Militärdistrikt VIII ist: „Ein wahres Schatzhaus. Öl floß ins Meer hinaus, bis das Wasser dunkel und fettig wurde. Die Holländer kennen zwar die Ölfelder, wie Prabai, sind aber aus Kapital- und Kräftenmangel nicht imstande, sie auszuwerten, und unterhalten nur eine Scheinverwaltung.“ So lassen sich von dort zurückkehrende Japaner aus! Auch dort also begegnen sich Not und Reiz.

Bitter schreibt „Yomiuri“ über die usamerikanisch-kanadische Wehrgemeinschaft: „Zwar ergreife Präsident Roosevelt jede Gelegenheit, um zu erklären, daß er sich in die Europawirren nicht einmischen werde, aber seine Staatsmannskunst ziehe die USA. Schritt für Schritt in den Krieg hinein. Japan könne nicht länger ein Zuschauer bei diesen Entwicklungen bleiben.“ Sein Premierminister aber, aus altem, wissendem Blut, denkt mit Hamlet: „Bereit sein ist alles.“ So liegen die drei stärksten Weltmächte um den Pazifik, Japan für seine Westhälfte, die USA. für seine Osthälfte, mit den Restkräften des Empire im Schlepptau, für den Norden die Sowjetunion (neuerdings von Dr. Bruno Plaetschke in ihrem Nationalitätengefüge gut beschrieben) auf der Lauer (Petermanns Geogr. Mitteilungen 1940, H. 9). Im Südosten Asiens aber sehen sich durch die eigene Schuld einer europafeindlichen, brittenhörigen Politik Frankreich und Holland in peinlichen Lagen: ein Sinnbild des gesamteuropäischen Geltungsverlustes als Folge einer europafeindlichen West-machtpolitik, die glaubte, alte Raub- und Einmischungsmethoden an Stelle der 1938 in München angebahnten doppelachsigen Rettung von Europas Außenhabe setzen zu können.

Inzwischen ist — am 27. 9. 40 — Japan von der Mauer herab halb gesprungen, halb geglitten, auf der es lange in Lauerstellung, aber sprungbereit gelegen war: so, wie die edlen Raubkatzen Groß-Ostasiens, vom weißen Tiger in den Amurwäldern bis zum schwarzen Panther im Sundadschungel, es machen, ehe sie auf große Jagd ausziehen — alle Muskeln, Sehnen und Sinne bereit zum standsicheren, lautlosen Landen im weichen, vorbereitenden Gleitsprung, die Waffen schonend.

Wer in ihren Lebensraum eindringt, der weiß, wessen er sich zu versehen hat, und er ist lange genug gewarnt. Wenn 260 Millionen in weiter Siedelung mit unbegrenzten Bodenschätzen drei Weltteile, Nord- und Südamerika und Australien, als Raummonopol in Anspruch nehmen, so dürfen wohl 700 Millionen, die dreifache Zahl, Anspruch auf ein Drittel des größten Erdteils machen. Die 140 Millionen darunter, die dieses Mißverhältnis in voller Klarheit sehen, wahren sich das Recht, dieses Drittel, Groß-Ostasien, schützend zu umschreiben und zu umschreiten; sie suchen sich dabei Schicksalsgefährten, die auch nicht dauernd als zusammengepreßte Kulis plutokratischer Mächte sich ein Mindestmaß von Lebensraum, Atemweite und Wandermöglichkeit wollen vorschreiben lassen. Auch S. M. Kaiser Hirohito wendet das Wort „Lebensraum“ an.

Es waren nicht Japan und seine abendländischen Verbündeten, Großdeutschland und Italien, die das böse Wort vom „Klassenkampf der Völker“ geprägt haben, sondern Oberst House, der Vertrauensmann eines demokratischen Präsidenten der U.S.A., der sein ahnungsloses Volk in den Krieg gegen die damals um ihre Unabhängigkeit ringenden Armen im Raume hineinmanövierte, das sich dann, angewidert vom Ergebnis, von den Folgen des eigenen Tuns zurückzog, ohne sich damit Entlastung zu verschaffen. Vestigia terrent! Schrecken die Spuren wirklich — nach seinen Wahlreden — den Mann, der seine Hände nach der dreifachen Krone ausstreckt, die einem George Washington versagt wurde? — Oder ist es nur Täuschung, um die Maske des Friedenserhalters nur nachher um so gründlicher abzuwerfen? — Ostasien wahrt jedenfalls vorbeugend sein Gesicht; und dieses Antlitz trägt edle, große und weite, vieltausendjährige Züge, nicht erst die von anderthalb Jahrhunderten, deren herber Mienenwechsel und eckiges Gebärdenspiel den Upstart kennzeichnet. Was sich jetzt im indopazifischen Raum gegenübersteht, trägt sehr verschieden im Dauerwert geprägte Kulturgesichter. Werden sie sich achten lernen ohne Kampf?



## Kurznachrichten

**ÄLANDS-INSELN.** — Am 11. 10. wurde in Moskau ein Abkommen zwischen Finnland und der USSR. über die Entmilitarisierung der A. und die Einrichtung eines sowjet-russischen Konsulats mit einem Kontrollrecht auf den A. unterzeichnet.

**ÄGYPTEN.** — Am 1. 10. wurde die Erhöhung der Suez-Kanal-Gebühren zum 1. 1. 1941 um 40 v. H. bekanntgegeben. — Die Bemühungen Englands, Ä. zur Kriegserklärung zu veranlassen, laufen weiter. Es fanden wichtige Konferenzen zwischen dem ägyptischen Ministerpräsidenten und General Wavell statt. Dem gleichen Zweck diente ein Besuch Edens in Ä. — Die bisher unter einer besonderen Grenzverwaltung stehenden Oasen Kharga, Dakhla, Baharie und Siwa und die Sinai-Halbinsel sind am 23. 10. unter englische Militärverwaltung gestellt worden.

**AUSTRALIEN.** — Der australische Erstminister Menzies erklärte, daß A. keinen Krieg mit Japan wünsche. — Bei den Wahlen erhielt die kriegsfreundliche Partei des Ministers Menzies nur 25 von 76 Kammermännern. Menzies erhielt trotzdem erweiterte Vollmachten.

**BRIT.-INDIEN.** — Es wurde ein Schrott-Embargo gegen Japan erlassen.

**BULGARIEN.** — Durch ein Gesetz zum Schutz der Nation wurden alle mit ausländischem Geld finanzierten Vereinigungen aufgelöst und die Juden von allen öffentlichen Ämtern, vom Heeresdienst, vom Landbesitz und von der bulgarischen Staatsbürgerschaft ausgeschlossen.

**CHINA.** — Die Tschunking-Regierung kündete die Umstellung ihrer Währung von Pfund- auf Dollargrundlage an. — Die Nanking-Regierung hat den am 1. 10. abgelauteten englisch-chinesischen Pachtvertrag von 1930 über die Insel Liukung nicht verlängert, während die Tschunking-Regierung den Vertrag erneuerte.

**DEUTSCHES REICH.** — Die Berichtsperiode steht ebenfalls im Zeichen der sich immer weiter steigenden Vergeltungsangriffe gegen England und insbesondere gegen London. Bezeichnend ist, daß die britische Jagdabwehr nicht mehr stark in Erscheinung tritt. Britische Einflüge in Reichsgebiet erfolgen nur bei Nacht. Es wurden wiederum fast ausschließlich zivile Objekte, vor allem Krankenhäuser in Berlin, von deutschen Fliegern bombardiert. Die Erfolge im U-Boot-Krieg weisen eine starke Steigerung der versenkten Feindtonnage auf. Am 19. 10. wurde der erste große Sammelangriff der U-Boot-Waffe in der Kriegsgeschichte gemeldet. Es wurden aus

einem einzigen britischen Geleitzug 26 Dampfer mit 150 000 BRT. herausgeschossen. In der Nacht vom 19. zum 20. 10. wurde ein weiterer Geleitzug in derselben Form angegriffen, wobei 17 Handelsschiffe mit 110 000 BRT. versenkt wurden. Fernkampfartillerie nahm wiederholt Dover unter Feuer. — Eine deutsche Militärmission besuchte die italienische Front in der Marmarika (östlich Libyen). — Die italienischen Minister Farinacci und Riccardi und der bulgarische Landwirtschaftsminister weilten im Reich. Die Reichsminister Daré und Rust weilten in Italien. Reichsminister Rust weilte in Bulgarien. Am 20. 10. traf Reichsführer ~~Dr.~~ Himmler in Madrid ein, wo er Besprechungen mit Staatschef Franco und Außenminister Suñer hatte. — Am 1. 10. wurde ein deutsch-russisches Eisenbahnabkommen geschlossen. — Am 4. 10. fand eine Besprechung zwischen dem Duce und dem Führer unter Teilnahme der beiden Außenminister Ciano und von Ribbentrop und des Generalfeldmarschalls Keitel auf dem Brenner statt. Am 22. 10. empfing der Führer in Frankreich den Vizepräsidenten des französischen Ministerrates, Laval, zu einer Besprechung, an der auch Reichsaußenminister von Ribbentrop teilnahm. — Am 23. 10. fand an der spanisch-französischen Grenze eine Zusammenkunft zwischen dem Führer und dem spanischen Staatschef Generalissimus Franco statt, an der auch Reichsaußenminister von Ribbentrop und der spanische Außenminister Suñer teilnahmen. — Am 24. 10. empfing der Führer im Beisein des Reichsaußenministers von Ribbentrop und von Vizepräsident Laval in Frankreich den französischen Staatschef Marschall Pétain. Am 28. 10. fand in Florenz zwischen dem Führer und dem Duce im Beisein der beiden Außenminister eine Begegnung statt, die volle Übereinstimmung der Auffassungen ergab. — Wie am 12. 10. bekanntgegeben wurde, hat die Reichsregierung auf Wunsch der rumänischen Regierung eine deutsche Militärkommission und Lehrformationen sowie deutsche Jagdverbände zum Schutz der rumänischen Ölfelder nach Rumänien entsandt. — Am 22. 10. wurde der Vertrag zwischen der deutschen und der rumänischen Regierung über die Umsiedlung der 60 000 Volksdeutschen aus der Südbukowina und der Dobrudscha ins Reich in Bukarest unterzeichnet. Die Aussiedlung der 188 000 Volksdeutschen aus Bessarabien wurde am 22. 10. abgeschlossen. — Am 18. 10. übertrug der Führer dem Reichsmarschall Göring die Durchführung des dritten Vierjahresplanes, der die Aufgaben des zweiten Vierjahresplanes fortführt.

**DEUTSCHES REICH (PROTEKTORAT).** — Das Protektorat Böhmen-Mähren wurde am 1. 10. in das deutsche Zollgebiet eingegliedert.

**DEUTSCHES REICH (BESETZTE GEBIETE).**

— Die Einführung der Arbeitsdienstpflicht in Norwegen wurde für das Frühjahr 1941 angekündigt. — Quisling kündigte die Abschaffung des norwegischen Parlaments und die Einrichtung eines korporativen Reichstings an. — In Holland wurde die Beschäftigung von Juden in öffentlichen Körperschaften und angeschlossenen Verbänden verboten. — Am 22. 10. wurde die Auflösung der Abgeordneten-Kammer und des Staatesrates in Luxemburg angeordnet. — In Schillingheim bei Straßburg wurde die erste NSDAP-Ortsgruppe im Elsaß gegründet.

**FRANKREICH.** — Siehe u. a. Deutsches Reich.

— Ein offizielles Kommuniqué der Vichy-Regierung tritt für eine loyale Zusammenarbeit mit Japan ein. — Das „Gesetz Crémieux“, durch das vor 70 Jahren die Juden Algeriens zu gleichberechtigten französischen Staatsbürgern erhoben wurden, ist aufgehoben worden. Gleichzeitig wurden gesetzliche Maßnahmen gegen den Einfluß des Judentums in F. erlassen. — Laval wurde zum Außenminister ernannt. — Die französische Regierung hat Verhandlungen mit Thailand wegen Revision der indochinesischen Grenzen abgelehnt.

**GRIECHENLAND.** — Siehe unter Italien.

**GROSSBRITANNIEN.** — Die südenschlischen Flugplätze wurden in das Landesinnere verlegt. — Der Chef der Royal Air Force, Newall, wurde durch den Initiator der Bombenangriffe auf Berlin, Sir Portal, ersetzt. — Der ehemalige Premier Chamberlain ist aus der Regierung ausgeschieden. Seinem Rücktritt folgten größere Veränderungen in der Regierung. — Am 1. 10. wurden drei Kommissare mit diktatorischen Vollmachten für den Luftschutz, das Obdachlosenproblem und die Bergungsarbeiten ernannt. — Die britische Regierung gab Japan bekannt, daß es die Birma-Straße nach China wieder öffnen werde. Die Öffnung und der Beginn der Kriegstransporte begann am 18. 10. — G. brach die Handelsbeziehungen zu Rumänien ab. — G. hat alle erreichbaren rumänischen und griechischen Schiffe beschlagnahmt. — Am 25. 10. wurde in Delhi eine Empire-Konferenz über Rüstungsfragen eröffnet u. a. mit dem Ziel, die Reichsteile vom Mittelmeerweg unabhängig zu machen.

**INTERNATIONALE DONAU-KOMMISSION.**

— Die alte Internationale Donau-Kommission und die Europäische Donau-Kommission wurden aufgelöst. An ihre Stelle trat eine neue Internationale Donau-Kommission, der das Deutsche Reich, die Slowakei, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien, Bulgarien, die Sowjet-Union und Italien angehören. — Ein am 29. 10. an die Sowjet-Regierung gerichteter

britischer Protest wegen der Bildung der neuen Kommission wurde am 2. 11. von der Sowjet-Regierung in schärfster Form zurückgewiesen.

**IRAN.** — In einer offiziellen Mitteilung wurde der Eigentumsanspruch I.s auf die Bahrein-Inseln wieder geltend gemacht.

**ITALIEN.** — An den italienischen Fronten herrschte rege Fliegertätigkeit. In Nordafrika ist eine umfangreiche Säuberungs- und Vorbereitungsaktion im Gange. Im Mittelmeer kam es zu mehreren, für die italienische Marine- und Luftstreitkräfte erfolgreichen Gefechten mit britischen Einheiten. Italienische Luftstreitkräfte griffen erfolgreich die Bahrein-Inseln an. Italienische Flotteneinheiten zerstörten einen britischen Geleitzug im Roten Meer. Italienische Luftgeschwader griffen zum erstenmal gemeinsam mit deutschen die englische Insel an. — Am 1. 10. traf der spanische Innenminister Suñer zu einem längeren Staatsbesuch in Rom ein. — Marschall de Bono weilte zu einem Staatsbesuch in Spanien. — Der Duce besichtigte die Po-Armee. — Am 28. 10., um 3 Uhr früh, richtete Italien an Griechenland eine Note, die eine Zusammenarbeit Griechenlands mit England als erwiesen bezeichnet und als Garantie für die griechische Neutralität die Besetzung einiger strategisch wichtiger Punkte durch italienische Truppen forderte. Da Griechenland die Annahme der Forderungen ablehnte, überschritten italienische und albanische Truppen am Morgen des 28. 10. die griechische Grenze. — Die Bevölkerung Italiens zählte am 30. 9. 1940 44 935 844 Personen.

**JAPAN.** — Es wurde ein besonderer Kabinettsrat („Zehnerrat“) geschaffen. — J. Land- und Luftstreitkräfte besetzten am 3. 10. Hanoi in Indochina. — Am 4. 10. wurde die chinesische Halbinsel Leitschau in drei Landungsoperationen besetzt. — Mitte Oktober begann zwischen Wuhu und Hangtschau eine neue japanische Offensive. Die chinesischen Truppen zogen sich zurück. — Japanische Bombengeschwader zerstörten nach Meldungen aus Tokio die Birmastraße sofort nach ihrer Eröffnung. — Die Japaner in England und Indien werden heimbefördert.

**JUGOSLAWIEN.** — Am 5. 10. wurde das erste Judengesetz erlassen, wonach der jüdische Lebensmittelhandel unter Staatsaufsicht gestellt wird. — Der jugoslawische Ministerpräsident erkannte die Forderung der deutschen Volksgruppe nach eigenen Beamten in den deutschen Gebieten an. — Es wurde die Errichtung einer Hilfsarmee neben der Landesarmee beschlossen.

**MEXIKO.** Die Ausfuhr einer Quecksilbersendung nach Japan wurde verboten und die japanische Ölforschungskonzession aufgehoben.



**RUMÄNIEN.** — Über die militärischen Regelungen siehe Deutsches Reich. — Die innere Säuberung, insbesondere von den Juden, schreitet radikal vorwärts. — Zwischen dem Staatschef General Antonescu und dem Leiter der Deutschen Volksgruppe, Schmidt, wurde völliges Einvernehmen hergestellt. Die Deutsche Volksgruppe erhielt in 12 Siebenbürger und Banater Städten Bürgermeister- bzw. Vizebürgermeisterposten. Es wurde eine NSDAP. der Deutschen Volksgruppe in R. gegründet. — Die rumänischen Öllieferungen nach der Türkei wurden auf das Friedensausmaß eingeschränkt. — Der frühere polnische Außenminister Beck und der frühere polnische Marschall Rydz-Smigly wurden in R. verhaftet.

**SCHWEDEN.** — Die schwedische Presse weist darauf hin, daß in den letzten 8 Monaten eine große Zahl von Riesenbränden zu verzeichnen gewesen sei, die nur auf Sabotage zurückgeführt werden könnten.

**SLOWAKEI.** — Die S. führt eine allgemeine Verpflichtung zu körperlicher Arbeit ein.

**SPANIEN.** — Siehe auch Deutsches Reich. — Die diplomatischen Beziehungen zwischen S. und Chile wurden wieder aufgenommen. — Im Zuge einer Regierungsumbildung am 17. 10. wurde der bisherige Innenminister Suñer zum Außenminister ernannt. — Mit Bekanntmachung vom 3. 11. wurde Tanger endgültig zum spanischen Staatsgebiet erklärt. Es wird vom Hohen spanischen Kommissariat von Marokko verwaltet. Es wurde die spanische Währung eingeführt. Die verschiedenen internationalen Verwaltungskomitees und -büros wurden aufgelöst.

**THAILAND.** — Am 30. 9. drangen thailändische Truppen über die indochinesische Grenze 70 km weit vor. — Th. und Großbritannien schlossen einen Nichtangriffspakt ab.

**TANGER.** — Siehe unter Spanien.

**TÜRKEI.** — Eine Volkszählung ergab eine Einwohnerzahl von 18 Millionen, d. h. 2 Mill. Zuwachs in den letzten 5 Jahren.

**UNION DER SOZ. SOWJETREPUBLICEN.** — Es wurde eine Arbeitsdienstpflicht eingeführt, nach der die Jugend zwischen 14 und 17 Jahren in der Industrie tätig sein muß. — Die Werktätigen in der Industrie wurden einer militärischen Ordnung unterworfen. — In Transbaikalien wurden zum erstenmal große Manöver abgehalten.

**VER. STAATEN VON NORDAMERIKA.** — Die sofortige Einberufung der Marinereservisten wurde angeordnet. — Die Registrierung zur ersten Zwangsaushebung ergab 16 Mill. Wehrpflichtige. — Die Mittel zur Errichtung des größten Trockendocks der Welt in Bayonne (New Jersey) wurden bewilligt. — Der Präsident wurde ermächtigt, von Japan oder von einer aus dem europäischen Krieg ausgeschiedenen Macht in USA. bestelltes Kriegsmaterial zu beschlagnahmen. — Es wurde ein Ausschuß für amerikanisch-englische Typenangleichung in der Waffenherstellung ernannt. — Am 19. 10. erklärte Roosevelt, die europäischen Kleinstaaten müßten wiedererstehen. — Die amerikanischen Schiffe wurden angewiesen, ihre Standorte und Bewegungen telegraphisch ihrer Regierung mitzuteilen. Transporter werden von der Regierung beschlagnahmt. — Die Unterstellung der Verteidigung der Philippinen unter das Kommando der dortigen amerikanischen Besatzung wurde angekündigt. Auf die Philippinen wurden zwei amerikanische Jagdgeschwader verlegt. — Am 27. 9. wurde die Gewährung eines 25-Mill.-Dollar-Kredits an die Tschungking-Regierung beschlossen. — Die USA.-Bürger in Fernost werden evakuiert. — Das amerikanische Generalkonsulat in Harbin wurde geschlossen. — Die amerikanischen Ölvorräte in Hongkong und Schanghai wurden nach Singapur geschafft.

(Abgeschlossen am 4. 11. 1940.)

## JOSEF MÄRZ

### Volksgruppen, ihr Recht und ihr Raum

#### Neues Schrifttum

Im Staats- und Völkerrecht sind der Raum und die Raumvorstellungen seit jeher wirksam gewesen, geändert haben sich aber die Maße und Maßstäbe. Ein von Deutschland ausgehender völkerrechtlicher Ordnungsgedanke war früher nicht da, heute ist der Begriff des Reiches zugleich Ordnungsbegriff eines neuen Völkerrechts. Damit sind viele ältere Vorstellungen überholt. Japan und Italien haben, was uns heute besonders bedeutsam ist, gleichfalls schon seit geraumer Zeit

Ideen wie das „Recht auf Land“ geltend gemacht, während England, Frankreich und Amerika das Völkerrecht als Vorbehaltsrecht ansahen (Monroe-Doktrin, englischer Vorbehalt der Sicherheit der Verkehrswege, französischer Mißbrauch raumentlehnter Begriffe, so der „natürlichen Grenzen“, zu Eroberungszwecken). Völkerrechtliche Denkweisen erwiesen sich als unvermeidlich einer bestimmten Art politischer Existenz, z. B. dem Empire, zugeordnet. Sie zogen aber auch andere

Völker in ihren Bann. Erwerbsansprüche an sich sind noch kein Raumordnungsprinzip. Die liberal-individualistische Konstruktion des Minderheitenrechtes Genfer Herkunft mit ihrem Schein der Gleichheit und Gleichbehandlung mußte einem Völkerrecht weichen, das nicht von einem abstrakten Staatsbegriff ausgeht, sondern vom Volksbegriff. Eine Erklärung wie die Adolf Hitlers am 20. Februar 1938 im Reichstag, daß das Reich das Schutzrecht über die deutschen Volksgruppen fremder Staatsangehörigkeit übernehme, schuf echtes Völkerrecht neuer Art. So ist die Aufstellung und Durchführung der für einen Großraum (Mittel- und Osteuropa) geltenden Grundsätze nicht Sache raumfremder Mächte und ihrer Rechtsvorstellungen (die unter jüdischer Einwirkung den Staats- und Bodenbegriff ausgeleert und aufgelöst haben), sondern der diesen Raum tragenden volkhafte und staatlichen Mächte, also des Deutschen Reiches.

Diese Gedanken, die angesichts der Neuordnung des Volksgruppenrechtes in Südosteuropa besonders fesseln, werden entwickelt von Staatsrat Professor Carl Schmitt in einer Schrift „Völkerrechtliche Großraumordnung“, die in der Reihe „Politische Wissenschaft“ erschienen ist (im Rahmen der Abhandlungen, die aus den Vorträgen der Arbeitstagung 1939 des Kieler Universitätsinstituts für Politik und Internationales Recht, mit Prof. Ritterbusch als Herausgeber, entstanden [Deutscher Rechtsverlag, Berlin-Leipzig-Wien]). In der gleichen Reihe ließ der Kölner Professor G. A. Walz „Neue Grundlagen des Volksgruppenrechtes“ erscheinen. Der bisherige Begriff der Minderheit entsprang einem zahlenmäßigen Denken und schien wertmäßig neutral zu sein. In Wirklichkeit war aber daran gedacht, daß die Minderheit soziologisch die Mehrheit voraussetzt und mit ihr zusammen eine gleichartige Gesamtheit bildet. Eine scheinbare Objektivität behielt sich eine völlige Bewertungs- und Handlungsfreiheit vor, denn die Minderheit hatte keinen Einfluß darauf, welcher politische Wertakzent der Einheit verliehen wurde. Der subjektiv ausschließliche Herrschaftsanspruch des Mehrheitsvolkes übertrug den Nationsbegriff Westeuropas auf die Räume des Ostens, in denen damit nichts anzufangen war. Minderheitenrecht bezog sich auf den einzelnen Minderheitenangehörigen, nicht auf die Gemeinschaft der Volksgruppe. Der einzelne war

Objekt, nicht Subjekt der rechtlichen Regelung. Versailles und Genf waren minderheitenfeindlich, negativ. Das neue völkische Denken hat aber Minderheit durch Volksgruppe ersetzt. Das Volkstum bildet den entscheidenden politischen Wert, dem sich alle übrigen unterordnen. Die Lösung der böhmisch-mährischen Frage, bei der die politische Führung an das Reich, als Träger des neuen europäischen Ordnungsprinzips, überging, ist beispielhaft für das neue völkische Denken.

Eine der heikelsten Fragen auf diesem Gebiete behandelt der Grieche Dr. Demetrios Constantopoulos in einer Schrift „Zur Nationalitätenfrage Südosteuropas“. Eine rechtssoziologische Untersuchung der griechischen Minderheit in Albanien, als Voraussetzung ihrer völkerrechtlichen Stellung“, herausgekommen als Heft 37 der Abhandlungen aus den Seminaren für öffentliches Recht und für ausländisches und internationales Privatrecht an der Hansischen Universität (1940, Konrad Triltsch Verlag, Würzburg). Der Verfasser bezieht sich auf Carl Schmitt, er wird den Lehren des Nationalsozialismus voll gerecht. Er nimmt auch einen Unterschied zwischen dem Nationaldenken Mittel- und Westeuropas und dem des Balkans an. Constantopoulos legt entscheidenden Wert darauf, daß ein Bekenntnis zu einem Volk erfolgt. Seine Definition der Nation lautet: „Nation ist die auf der Geschlechtsverbindung und Angleichung wenigstens rassemäßig artgleicher Menschen beruhende und durch das Bewußtwerden dieser Artgleichheit im Gegensatz zu artverschiedenen Völkern in der Geschichte und auf territorialer Grundlage gebildete kulturpolitische Gemeinschaft, die sich durch das Zusammengehörigkeitsbewußtsein und das damit untrennbar verbundene totale Zusammengehörigkeitsgefühl auszeichnet.“ Das Subjektive — Gefühl, Bewußtsein — wiegt also bei weitem vor. Die Schrift enthält nicht nur ungemein viel wenig bekanntes Material über die Frage des Epirus und des südlichen Albanien, sondern auch so gut wie alles, was über den Begriff der Nation je geschrieben worden ist.

Ein schmales Bändchen der Schriftenreihe des „Zeitspiegels“ von B. G. Teubner (Leipzig und Berlin) in der Reihe „Deutschland und die Welt“ behandelt „Die deutschen Volksgruppen in Südosteuropa“. Verfasser ist Dr. Joachim Schulz. Das Schriftchen ist gerade jetzt



sehr willkommen und brauchbar. Es enthält die notwendigen geschichtlichen und statistischen Angaben.

Die rumänische Wissenschaft hat ausgezeichnete Leistungen gezeigt. Die bisherige rumänische (jetzt nach Hermannstadt verlegte) Universität Klausenburg (Cluj) war Mittelpunkt der Forschungen, die das Recht der Rumänen auf den Boden Siebenbürgens zu beweisen hatten. In dem linguistischen Institut von Professor Sextil Puscariu, der jetzt Rektor der übergesiedelten Hochschule ist, wurde ein „Sprachatlas“ in einer großen und einer kleinen Ausgabe auf Grund eines riesigen Materials, der mehrere Räume füllte, hergestellt, dessen Ergebnisse dartaten, daß keine wesentlichen Unterschiede zwischen dem Rumänisch der Walachei, der Moldau und Siebenbürgens bestehen. Die Verbreitung typischer Worte wurde verfolgt, wobei sich ein Regionalismus nicht feststellen ließ. Die anderen Zweige der Wissenschaften fanden ein Forum in der „Revue de Transilvanie“, deren Herausgeber der Klausenburger Professor Silviu Dragomir, 1938 bis 1940 Minister für Minderheiten, war. Rückblickend muß festgestellt werden, daß es ein politischer Fehler Rumäniens war, die französische Sprache für solche Veröffentlichungen zu wählen. Die einzelnen Arbeiten waren hochwertig, und ein Beleg dafür sind „Die Szekler“ von Professor Dr. Sabin Opreanu und „Die Theißebene“ (in deutscher Sprache, Druck von Krafft und Drotleff, Hermannstadt). Die beiden Schriften, die nur in einem Zeitpunkt erschienen, als die ungarischen Revisionsforderungen schon vor der Verwirklichung standen, sind sehr objektiv gehalten. Vieles, was sie vorbringen, so in der Analyse der Ortsnamen, wirkt sehr glaubwürdig. Es kommt den Rumänen zugute, daß sie weniger als die Ungarn mit Thesen arbeiteten. Ihre Ansicht, daß in Dacien genug Volk übrigblieb, um als Verbindung zwischen dem Provinzialrömertum und dem später auftauchenden Rumänertum zu dienen, wirkt überzeugender als die magyarischen Thesen, daß große Teile Siebenbürgens seit dem Abzug der Römer ganz leer gewesen, die Ungarn erste Landnehmer dort geworden und die Rumänen erst eingewandert und eingesickert seien, so daß ihr Recht also ein minderes sei. Auch klingt es etwas hart, wenn die Ungarn die Regel aufstellen, daß eine Familie, die katholisch, reformiert oder unitaristisch ist, ausnahmslos magyarisch sein müsse. Diese Gleichsetzung

von Konfession und Volkstum ist im Südosten zwar oft gängig, aber wenn die Verwaltung aus ihr einen Anspruch herleitet, bekommt die Sache ein politisches Gesicht.

Das Sammelwerk „Siebenbürgen“, das die Ungarn — eine staunenswerte Leistung, wenn auch die Beiträge bereitlagen! — in den wenigen Wochen vor dem Wiener Schiedsspruch fertigstellten, vorzüglich ausstatteten und in großer Auflage verbreiteten, ist eine politische Arbeit und wollte auch eine solche sein. Es ist ein Erzeugnis kämpferischer Wissenschaft. Dort, wo sie in irgendwelchen Eigenschaften der nichtmagyarischen Bevölkerungsteile eine Rechtfertigung für den ausschließlichen Führungsanspruch der Magyaren im Donauraum erblickt, „baut“ sie „an den Weg“, indem sie eine besonders gewissenhafte Prüfung ihrer Argumente nahelegt. Nicht alles, was über die Siebenbürger Sachsen gesagt wird, läßt sich ohne Einwände hinnehmen, insbesondere kommt das Buch nur schwer um die Tatsache herum, daß die alte Selbstverwaltung der Sachsen der magyarischen und nicht erst der rumänischen Zentralisierung zum Opfer fiel. Es sei uns aber ferne, eine ausgesprochene Tendenz hinter diesem vornehmen Werk zu vermuten, das mit Karten und Bildern reich ausgestattet ist und von der Ungarischen Historischen Gesellschaft herausgegeben wird, deren Präsident, der gegenwärtige Kultusminister Homan, es vorlegt. Homan ist bekanntlich selbst der Urheber einer These über den Ursprung der Szekler, daß sie Nachfahren einer von den Awaren mitgeführten bulgarisch-onogurischen Volksgruppe seien oder den den im Attilareich lebenden Awaren herkommen. Homan behandelt in der Einleitung, die die geschlossene Einheit des Karpatenbeckens beweisen soll, Ungarns Mission, während der Ministerpräsident, der Geograph Graf Paul Teleki, Siebenbürgens Lage in Ungarn und Europa kennzeichnet. Das Werk enthält 23 weitere Beiträge, vorwiegend staatsrechtlicher oder kulturpolitischer Richtung, und zahlreiche, sorgfältig ausgeführte Karten. Es sind, mit den Bildern, nicht weniger als 279. Die Formulierungen sind, wohl dem besonderen Zweck der Veröffentlichung entsprechend, teilweise sehr bestimmt. Homan nennt die politische und kulturelle Einheit des Karpatenbeckens eine europäische Frage ersten Ranges und ihre unversehrte Erhaltung und die Sicherung der ungarischen Machtstellung eine europäische Angelegenheit. Die Rumänen

hätten sich überaus verschlossen ihren östlichen Charakter bewahrt und seien auch auf ungarischem Boden ein Glied der orthodoxen Gemeinschaft des Balkans geblieben. Das klingt wie eine Anklage, wird aber gemildert, da die Ungarn wiederholt betonen, daß im Rahmen der Stefansidee jedes Volk seine Eigenart bewahren könne. Ebenso haben wir andere Meinung über die Germanen als Professor Alföldi, der über „Daker und Römer“ schreibt: „Die ostgermanischen Angreifer des 3. Jahrhunderts ... wo sie nur konnten, verwüsteten und brannten sie die römischen Siedlungen nieder. Die Hefe der untersten Gesellschaftsschichten konnte um die Wette mit den Barbaren rauben, die entflohenen Sklaven und halbfreien barbarischen Hirten schlossen sich gern den Goten an.“ Solchen Urteilen gegenüber sind wir ebenso empfindlich wie die Ungarn mit Recht in ihren eigenen Angelegenheiten. Diese Völkerwellen sind für die Ungarn ein Beweis, daß entgegen der rumänischen Kontinuitätstheorie wirklich nichts im Lande übriggeblieben sei, denn was eine Welle vielleicht übrigließ, hätte die nächste unbedingt ausgelaut. Von solchen Bemerkungen abgesehen, stellt das Siebenbürgenwerk aber alles in allem eine große und suggestiv wirkende Leistung dar.

Bulgarien, dem durch die Rückgabe der Süddobrudscha Genugtuung in einer wichtigen Frage gegeben wurde, hat einen beredten Anwalt gefunden in Professor G. P. Genoff. Eine deutsche Übersetzung, besorgt von Wladislaw Neresoff, dessen gründliche Kenntnis der deutschen Sprache sich schon bei seiner Berliner Dissertation über die deutsche Wirtschaft im nationalsozialistischen Staat bewährte, bringt uns sein Buch „Das Schicksal Bulgariens. Sein Kampf gegen das Friedensdiktat von Neuilly“ näher (Carl Heymanns Verlag, Berlin 1940). Genoff widmet seine Arbeit den Gefallenen Bulgariens und Deutschlands. Seine Abhandlung ist im wesentlichen eine minderheitenrechtliche. Die ersten Abschnitte behandeln das Völkerrecht auf der Pariser Friedenskonferenz, den Krieg und das Nationalitätenprinzip, wobei die Ansprüche der Nachbarn auf bulgarisches Gebiet ge-

nannt werden, ferner die mazedonische Frage, die Reparationen und Abrüstung, den Minderheitenschutz und die bulgarischen Minderheiten in den angrenzenden Ländern. Das Buch ist ruhig und sachlich gehalten; wo es Anklagen vorzubringen hat, wirkt es gerade durch diese Haltung stark. Es enthält viele Zahlen über Fläche und Bevölkerung, auch vergleichende Angaben über die Völkerverteilung, und eine mehrfarbige Karte (die „geopolitisch“ genannt wird) verzeichnet jede Grenzänderung Bulgariens seit seinem Bestehen.

Ein ganz anderer Buchtyp ist die Darstellung, die Herbert Oertel für „Mazedonien. Leben und Gestalt einer Landschaft“ gefunden hat. Einem Text auf der linken Seite steht jeweils auf der rechten ein vorzüglicher Kupfertiefdruck (meist Aufnahmen von Leif Gerges, aber auch von Oertel, Gesemann und Edith Posse, der man ein schönes Bildbuch über Jugoslawien verdankte) gegenüber, eine neue Art von Ausstattung, die sich schon beim „Erlebnis Dalmatien“, das auch Oertel herausgegeben hat, bewährte (beide im Wiking-Verlag, Berlin). Die Sprache des Buches kann man am ehesten als „getragen“ kennzeichnen. Dafür sorgen schon die heroisch gehaltenen Gedichte serbischer Herkunft, von denen sich manche um die Schlacht auf dem Amselfeld und den Sagenkreis, der sie umgibt, ranken. Gerhard Gesemann wirft einen Blick auf die Geschichte Mazedoniens, der mit Meisterschaft das Besondere hervorhebt, das Weltkriegserlebnis des deutschen Soldaten schildert Hans Ehrke, der sich schon in seiner „Makedonka“ als Erzähler bewährt hat. Zu den Verfassern und Übersetzern gehören neben Gesemann und Oertel auch Joseph Berge, der Pressebeirat der Deutschen Gesandtschaft in Belgrad, ferner A. Schmaus vom Deutschen Wissenschaftlichen Institut in Belgrad (Volksleben, Brauchtum, Dichtung) und der Verfasser dieser Besprechung, der das Südserbien von heute zum Gegenstand gewählt hat. Strzygowski erlaubte den Abdruck einer Abhandlung über altserbische Kunst. Wenn das versprochene Bulgarienbuch ebenso gut wird, darf man sich darauf freuen.



## RUPERT VON SCHUMACHER

## Büchertafel

## Judenfrage

**Aurelia Gerlach:** Der Einfluß der Juden in der österreichischen Sozialdemokratie. W. Braumüller, Wien 1939, 208 S., RM 5,80.

**Robert Körber:** Rassesieg in Wien, der Grenzfesten des Reiches. W. Braumüller, Wien, 1939, 308 S., 300 Abb., RM 10,80.

Gerlachs wissenschaftliche Untersuchung liefert einen wichtigen Beitrag zu der von Prof. Frank geforderten Untersuchung der geschichtlichen Rolle der Juden. Das Buch ist darüber hinaus ein Beitrag zur Geschichte des Antisemitismus, denn es zeigt auch die starken jüdenfeindlichen Strömungen innerhalb der einstigen österreichischen Sozialdemokratie auf. Der Wert des Werkes von Körber liegt vor allem in seinen Bildern, die in einer wahrhaft grauenhaften Eindringlichkeit die Stärke und das Gesicht der Judenherrschaft in Österreich enthüllen. Selbst wenn man einen Teil dieses Materials kennt, so muß man sagen, hier ist eine Arbeit entstanden, die vor allem dem Binnen- und Reichsdeutschen sagen kann, welchen Kampf das österrösterreichische Judentum zu bestehen hatte. Bei einer Neuauflage erbitten wir eine Umstellung mancher Bilder. So wäre statt des letzten Bildes ein dem Titel entsprechendes Bild sinnvoller. Im ganzen gesehen, liegt hier ein Werk von textlich und illustrativ eindringlichster Kraft vor.

**Hans Schuster:** Die Judenfrage in Rumänien. F. Meiner-Vlg., Leipzig 1939, 244 S., RM 5,70.

Ein umfassendes und in seiner Art einseitigen wohl einmaliges Buch, denn hier wird tatsächlich die Gesamtstellung des Judentums innerhalb eines Staates auf Grund streng wissenschaftlich gesichteten Materials dargestellt. Es werden die Entstehung des rumänischen Judentums und Judenproblems, die Gesetzgebungen, die Beziehungen des J. zu den einzelnen Ständen und ihre Rolle in diesen, die Rolle der Juden in den einzelnen Landschaften, insbesondere auch in den Grenzlandschaften, die sehr umfangreiche, verschiedenartige und dunkle Bedeutung des Judentums für die verschiedenen Abschnitte der rumänischen Außenpolitik, die allgemeine Machtstellung der Juden auf den einzelnen Lebensgebieten, die antisemitischen Abwehrbestrebungen behandelt. Zahlreiche Statistiken und graphische Darstellungen unterstützen den Text.

Ein Übersichtswerk, das zwar in einigen Punkten zeitlich überholt ist, sonst aber seinen informativen Wert nach wie vor besitzt, ist die Arbeit von

**Hans Hinkel:** Judenviertel Europas. Die Juden zwischen Ostsee und Schwarzem Meer, Berlin 1939, Volk und Reich, 151 S., 25 Abb., 8 Karten, RM 3,-, eine Sammelarbeit aus der Feder bekannter Fachleute, in der besonders auf den Beitrag von Maurach: „Die Siedlungszonengesetzgebung des Russischen Reiches und ihre Bedeutung für das Ostjudentum“ hingewiesen sei, weil über diese Materie in deutscher Sprache nicht allzuviel leicht erreichbare Literatur vorhanden ist.

## Vorkriegsbücher (Verschiedenes)

Zwei nette Bücher, die man auch als Feldpostlektüre empfehlen kann, sind

**Fritz W. Lorenz:** Fröhliche Odyssee, die Geschichte einer erstaunlichen Segelbootfahrt. Berlin 1938, Holle & Co.-Verlag, 230 S., 15 Federzeichnungen, RM 3,50.

**Gerd Duesberg:** Zur Wildnis ferner Wälder, eine Fernfahrt nach Kanada. Berlin 1938, H. Bermühler Vlg., 158 S., 59 Abb., RM 4,-.

Das erste Buch führt ins Mittelmeer, das zweite in die Urwälder Kanadas, wobei man auch einiges Interessante über deutsche Kolonisten erfährt.

Eine stadt- und wirtschaftsgeographische Monographie ist:

**Gunther Neufeldt:** Ripen und Esbjerg, die Haupthäfen der dänischen Westküste. Kiel 1937, Akad. Vlg. (Halle), 131 S., 32 Abb., ein Buch, das insofern eine gewisse Aktualität beanspruchen kann, als es sich um jene wichtigsten Häfen der dänischen Westküste handelt, die seit Kriegsausbruch wiederholt „irrtümlicherweise“ zu Zielen englischer Luftangriffe wurden.

Eine Spezialuntersuchung über Staats- und Auslesebildung liefert:

**Wilhelm E. Mühlmann:** Staatsbildung und Amphiktyonien in Polynesien, Stuttgart 1938, Strecker & Schröder, 119 S., RM 5,50, allerdings mehr für den Ethnographen als für den Staatswissenschaftler bestimmt und geeignet.

Eine Reihe von Übersichtsarbeiten auf verschiedenen Gebieten sind zu nennen. Im bekannten Stil seiner Schulungshäfte liegt vor:

**F. Knieper:** Staaten und Räume, ein geopolitisches Arbeitsheft mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands, Bochum 1939, F. Kamp, 32 S., mehrere Karten.

**Richard Hennig:** Wege des Verkehrs, Leipzig 1939, W. Goldmann, 192 S., RM 3,50

Ist eine in mancher Hinsicht flüchtige Darstellung populärer Art. Wir vermerken, daß als die drei längsten Tunnels Deutschlands nur angeführt sind: der Distelrasentunnel (3,6 km), der Cochemer T. (4,2 km), der Arlbergertunnel (10,3 km), aber der Tauerntunnel (8,6 km), der Bosruckertunnel (4,8 km) nicht genannt sind, vom Karawankentunnel zu schweigen, von dem immerhin noch 4,4 km auf deutschem Boden liegen.

Mit den dunklen Mächten hinter den politischen Kulissen befaßt sich das Buch

**Max Everwien:** Die Unterirdischen, Geschichte der Geheimbünde, Berlin 1938, 384 S., RM 7,50.

Es ist eine mehr populäre Darstellung, die auch nicht Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, aber doch eine Mischung des Stoffes aufweist, die nicht immer gefällt. Zwischen Nihilisten, Freimaurern und den preussischen Freiheitsbünden vor 1813 ist doch ein Unterschied sehr grundsätzlicher Art: das eine sind geheime Mächte aus Grundsatz mit einer der offenen Mächte (Staat usw.) ablehnenden (herrschaftsfeindlichen) Haltung, das andere sind vorübergehend zur Geheimhaltung gezwungene Bewegungen politischer und nationaler Art, denen die Absicht fehlt, das Geheimnis ihrer Existenz zum Prinzip ihres Wirkens zu machen. Über die Zusammenstellung hinaus bietet das Buch nichts Neues.

Eine Übersicht, die zu empfehlen ist, weil sie in ein der breiteren Öffentlichkeit wenig bekanntes Gebiet führt, ist die Schrift von

**Müller-Brandenburg:** Der Arbeitsdienst fremder Staaten, Leipzig 1938, G. Heinig, 93 S.

in der der bekannte Arbeitsdienstführer die Einrichtungen in mehr als 15 Staaten schildert.

Mit zahlreichen interessanten Beiträgen, die es gerade jetzt nachzulesen lohnt, wartet wie immer auf der

**Nauticus**, Jahrbuch für Deutschlands Seereisen, hrsg. v. G. Hansen, 22. Jg., Berlin 1939, E. S. Mittler & Sohn, 514 S., zahlr. Abb. u. Karten.

Zwei recht eigenartige Bücher seien noch besonders erwähnt. Es handelt sich um eine Darstellung des 19. Jahrhunderts.

**Dolf Sternberger:** Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert, Hamburg 1938, H. Goverts Vlg., 240 S., RM 7,50,

und um einen Deutungsversuch der zukünftigen Entwicklung Europas aus der Vergangenheit des Kontinents:

**A. Sanders:** Um die Gestaltung Europas, Kontinentaleuropa vom Mythos bis zur Gegenwart, München 1938, Hoheneichen-Vlg., 348 S., 48 Karten, RM 8,50.

Das „Panorama“ ist ein glossarischer Rundgang durch die verschiedensten Erscheinungs- und Ausdrucksformen des Lebensstils des merkwürdigen Über-

gangs-jahrhunderts. Von seiner Stellung zur Vivisektion bis zur Polychromie der Innenarchitektur, von den Reisegesellschaften bis zum Gaskandelaberkitsch wird alles mit einem etwas kessen Unterton durchgehehelt. Und trotzdem regt das Buch zum Nachdenken an, denn es enthüllt uns, wieviel vom 19. Jahrhundert sich noch immer zwischen unser heutiges Leben schiebt, müssen wir doch selbst den Kitsch noch immer bekämpfen. Während aber das „Panorama“ in die Vergangenheit blickt, um Vergangenheit zu schildern, sucht Sanders in der Vergangenheit die Zeichen der Zukunft, um sie zu deuten. Die Eigenart des Buches liegt darin, daß der Verf. sehr weit ausholt, um seine Auffassungen zu belegen und den Nachweis für Bestehen der einzelnen Gestaltungskräfte in Europa zu gewinnen. Wenn das Buch auch in manchen Teilen zu Auseinandersetzungen anregt — es ist wohl in dieser Absicht geschrieben —, so hat es in einem Punkt absolut recht: daß wir heute zum echten europäischen Wesen, zur Grundlage seiner einstigen Blüte und zur Grundlage seiner Weltstellung, nämlich zum kontinentaleuropäischen Denken zurückkehren.

Vier Bücher zur Agrarpolitik sprechen schon allein durch ihre Titel für sich:

**Ernst Moritz Arndt:** Agrarpolitische Schriften. Hag. v. W. O. W. Terstegen, Goslar 1938, Blut und Boden-Vlg., 456 S., RM 6,80.

**Ferdinand Fried:** Latifundien vernichteten Rom! Eine Studie der römischen Agrarverhältnisse und ihrer Auswirkungen auf Volk und Staat. Goslar 1938, Blut und Boden, 135 S., RM 2,80.

**Ludwig Hermann:** So steht es um die Landwirt-

schaft, Stuttgart 1938, Union Deutsche Vlg.-Ges. 237 S., RM 4,50.

**Georg Rettig:** Die europäische Agrargüterversorgung, ein Beitrag zur europäischen Rohstoff-Frage. Heidelberg 1938, C. Winter, 70 S., 13 Tab., RM 4,50.

Der Neudruck Arndtscher Gedanken bringt deutsche Erkenntnisse, die Schrift Frieds historische Tatsachen in Erinnerung. Hermanns Buch sind persönliche Gedanken zur Agrarpolitik, während Rettig eine auf den Statistiken beruhende Analyse der landwirtschaftlichen Güterversorgung Europas liefert, die insofern besondere Aktualität besitzt, als er bei seinen Untersuchungen Kontinentaleuropa und England bzw. England und das Britische Empire einander gegenüberstellt. Die bis 1934 reichenden Vergleichszahlen ergeben ein überraschendes Anwachsen der kontinentaleuropäischen Selbstversorgung auf agrarischem Gebiet, während England ein ebenso erstaunliches Absinken seiner Eigenversorgungsmöglichkeit zugunsten einer Empireautarkie zeigt. Der gegenwärtige Krieg wird zu erweisen haben, ob Ottawa richtig war oder ob die innere Autarkie der Kontinente sich stärker erweist als ein Küstenreich, das seine Versorgung auf die Seezufuhr begründet, also auf ein technisches Verfahren, das wohl vor der modernen Entwicklung der festländischen Verkehrsmittel seinen Vorrang hatte, heute aber unter dem Einfluß der Entwicklung der innerkontinentalen Verbindungen an Bedeutung verliert. Daß die durch den Weltkrieg begonnene innere Autarkisierung der überseeischen Länder auch nach der Weltkrise mächtige Fortschritte machte, geht aus der Untersuchung ebenfalls hervor. Sie wird durch den gegenwärtigen Krieg noch beschleunigt werden.

*Dieser Ausgabe liegen 6 Prospekte bei, die ich besonders der Aufmerksamkeit meiner geschätzten Leser empfehle:*

**HANSEATISCHE VERLAGSANSTALT, HAMBURG:** „Bücher zum Wünschen und Schenken“;

**Firma JOS. C. HUBER, DIESSEN:** „Dokumentenmappe“;

**PAUL LIST VERLAG, LEIPZIG:** „Lebendige Geschichte“;

**SAFARI-VERLAG, BERLIN:** „Bücher des neuen Jahres“;

**VOLK UND REICH VERLAG, BERLIN:** „Bücher zum Zeitgeschehen“;

**KURT VOWINCKEL VERLAG, HEIDELBERG:** „Zur Kriegsweihnacht 1940“.

Kurt Vowinkel Verlag, Heidelberg—Berlin — Druck: Spamer A.-G., Druckerei, Leipzig O 5 — Verantwortlich für den Inhalt: Professor Dr. Karl Haushofer, Generalmajor a. D., München O 27, Kolberger Str. 18 — Schriftleitung: Kurt Vowinkel, Heidelberg — Verantwortlich für die Anzeigen: Werner Wachsmuth, Berlin — Zur Zeit P. L. 4 gültig



# Zu Weihnachten:

---

1. Schenken Sie jeden Monat einmal, —

schenken Sie die **GEOPOLITIK!**

Sie erhalten sie zum gleichen Preis wie Ihr Exemplar. Die Fortsetzung wird Ihnen vierteljährlich in Rechnung gestellt. Ein Geschenkschein liegt diesem Heft bei, weitere Stücke sendet Ihnen der Verlag auf Wunsch.

2. **DER SINN DES GEGENWÄRTIGEN KRIEGES**

von Johannes Kühn.

Kart. 150

Sie kennen Teile dieser außerordentlich lehrreichen, anregenden und bei aller Sachlichkeit fesselnden Schrift aus den Fortsetzungen in den ersten Heften dieses Jahrgangs; vielleicht gehören Sie zu den vielen Lesern, die sich die Buchausgabe gekauft haben.

Wissen Sie niemand, dem Sie mit diesem Buch eine ernste Freude machen würden?

3. **WEHRHAFTES WISSEN.** Karl Haushofers neues

Werk, mit dem Untertitel: Erfahrungen und Studien über das Zusammenwirken von Erdkunde, Wehrwissenschaft und Geopolitik.

Hier kommt Ihnen noch der Subskriptionspreis mit RM 15.— für den sehr umfangreichen und stattlichen Band zugute. Sie wissen aus dem vorstehend veröffentlichten Inhaltsverzeichnis, wie vielseitig, ja umfassend das Buch ist. Bitte benutzen Sie den Bestellschein des diesem Heft beiliegenden Werbeblattes.

---

## Kurt Vowinkel Verlag

Heidelberg — Berlin — Magdeburg



## Das sind Geschenkwerte!

Mayer-Kaindl-Pirchegger  
Geschichte und Kulturleben  
Deutschösterreichs  
von den ältesten Zeiten bis  
nach dem Weltkrieg

Drei Ganzleinenbände, zusammen 1140 Seiten stark  
Preis in Kassette RM 25.—

Völkischer Beobachter:

„Wer mitreden will, wenn über deutsche Geschichte gesprochen wird, wird sich mit dem trotz allem großartigen Werk auseinandersetzen müssen. Seine Gründlichkeit ist geradezu ‚preussisch‘, sein Apparat an Anmerkungen und Literaturangaben einwandfrei, sein Aufbau vorbildlich.“

Berliner Monatshefte:

„Daneben finden sich in dem Buch Abschnitte über Österreichs Kulturleistungen, wie sie in diesem knappen Rahmen kaum besser gegeben werden konnten.“

### Schönerer, der Vorkämpfer

Eine politische Biographie  
Von Erwin Mayer-Löwenthermer  
2. Auflage, 390 Seiten

Preis geheftet RM 5.80, Ganzleinen RM 7.50

Deutsche Allgemeine Zeitung:

„Dramatisch könnte man viele Stellen in der Biographie nennen. Sie ist von einem Manne geschrieben, dem Geschichte bei aller Gerechtigkeit und Wahrheitsliebe nicht eine trockene Wissenschaft, sondern blutvolle Vergangenheit einer großen Gegenwart ist.“

### Raffesieg in Wien, der Grenzfeste des Reiches

Von Dr. Robert Körber

308 Seiten auf Kunstdruckpapier mit 380 Abb.  
und 1 Vierfarbendruck

Preis geheftet RM 9.50, Ganzleinen RM 10.80

Weltwacht der Deutschen, Hellerau bei Dresden:  
„Der Verfasser entrollt mit bisher unbekannten hochinteressanten Dokumenten und Photowiedergaben ein Stück Weltgeschichte, das nicht nur uns Deutsche, sondern auch alle Volkswissenschaftler anderer Kulturstaaten angeht. Es handelt sich demnach um ein Werk, unterhaltsam wie lehrreich verfaßt, das in den fortwirkenden Dauerbesitz der deutschen Wissenschaft eingehen wird.“

### Die Fürstlich-Liechtensteinsche Gemäldegalerie in Wien

Herausgegeben von Alfred Stix  
und Erich v. Strohmayer

40 Seiten Text mit 12 Farbtafeln und 88 Abb.

Preis geheftet RM 9.50, Ganzleinen RM 10.—

Atlantis:

„... ein ausgezeichnet gedruckter Bilderband, ... ein wichtiger Beitrag zur Geschichte des Sammelwesens.“

**Wilhelm Braumüller**  
Universitätsverlag  
Wien — Leipzig

## PLANHEFTE

der Zeitschrift

## RAUMFORSCHUNG

und

## RAUMORDNUNG

Herausgeber:

Reichsarbeitsgemeinschaft

für Raumforschung und Raumordnung

Berlin

Emsland. 1937, Heft 6/7

Zur Tagung auf der Marienburg.

1937, Heft 8

Landeskultur und Landgewinnung.

1937, Heft 14/15

Mainfranken und die Rhön.

1938, Heft 2

Raumpolitische Neuordnung der deutschen Gemeinden. 1938, Heft 4/5

3 Jahre Reichsstelle für Raumordnung.

1938, Heft 7

Die deutsche Ostmark. 1938, Heft 9

Der Wald in der Raumordnung.

1938, Heft 11/12

Verkehr und Raumordnung.

1939, Heft 4/5

Schlesien.

1939, Heft 8/9

Raumordnung in der Mitte des Reiches.

1940, Heft 1/2

Der deutsche Osten. 1940, Heft 3/4

Landheft.

1940, Heft 7/8

**KURT VOWINCKEL VERLAG**

Heidelberg / Berlin / Magdeburg



# SCHRIFTEN

## ZUR GEOPOLITIK

Hefte über geopolitische Einzelfragen

1. Thies, Geopolitik in der Volksschule..... kart. RM 1.20
2. A. Haushofer, Zur Problematik des Raum-  
begriffs..... kart. RM —.60
3. K. Haushofer, Rückblick und Vorschau auf das  
geopolitische Kartenwesen ..... kart. RM —.60
5. H. Jahrreiss, Europa-Germanische Gründung  
aus dem Ostseeraum ..... kart. RM —.90
8. R. Wagner, Die geopolitische Bedeutung der  
Stadt Goslar im ersten Reich ..... kart. RM —.60
9. K. Trampler, Um Volksboden und Grenze.... kart. RM 2.40
10. U. Crämer, Der lotharingische Raum ..... kart. RM 1.—
12. B. Rauecker, Die geopolitische Bedingtheit der  
Sozialpolitik ..... kart. RM —.60
13. Wolfgang Scheibe, Formkraft der Landschaft kart. RM 1.—
14. E. Pfeil, Bevölkerung und Raum..... kart. RM —.60
15. W. Jantzen, Geopolitik als Unterrichtsgrund-  
satz in der Schulerdkunde..... kart. RM —.90
16. J. U. Folkers, Geopolitische Geschichtslehre  
und Volkserziehung ..... kart. RM —.90
17. G. Haase-Bessel, Volk und Rasse in ihren  
Beziehungen zueinander ..... kart. RM —.60
18. P. H. Seraphim, Die Wanderungsbewegung des  
jüdischen Volkes ..... kart. RM —.90
19. Kühn, Über den Sinn des gegenwärtigen Krieges kart. RM 1.50

---

**KURT VOWINCKEL VERLAG**

**Heidelberg - Berlin - Magdeburg**



**HABEN SIE SCHON**



**VORTEILHAFT**  
**SICHER**  
**BEQUEM**

**Postsparkassenbuch**  
Nr. 5. 3810235

**Deutsche Reichspost**

**EIN POSTSPARBUCH**



## DEUTSCHE REICHSPOST

### Postsparkassendienst

Einfachheit, Bequemlichkeit,  
Sicherheit und Freizügigkeit  
sind die Vorteile des

### Postsparkbüches

Bei jedem Postamt oder jeder  
Poststelle können Sie sich ein  
Postsparkbuch ausstellen lassen,  
bei jeder dieser Stellen, an  
jedem Ort können Sie Einlagen  
einzahlen, und wo immer Sie in  
Großdeutschland zu einem Post-  
amt oder einer Poststelle gehen,  
zahlt man Ihnen auf Ihr Postspar-  
buch Geld aus.

All das geht rasch und  
ohne viel Umstände.

**Also** beim nächsten Gang  
zur Post: Nicht vergessen,

**POSTSPARBUCH**  
ausstellen lassen.

Jedes Postamt gibt gern Auskunft

# Schule der Freiheit

MONATSSCHRIFT FÜR ORGANISCHE GESTALTUNG VON KULTUR, GESELL-  
SCHAFT UND WIRTSCHAFT / HERAUSGEBER OTTO LAUTENBACH

Einzelheft RM 1.20 / Vierteljährlich RM 3.30 / Halbjährlich RM 6.—

Die beiden neuesten Hefte enthalten:

### ZEITSPIEGEL

Goldene Hoffnungslosigkeiten • Politik mit Geschäftsantrieb • Sowjetrussischer Gestaltenwandel • Götterdämme-  
rung in Indien • Afrikanische Aufgaben • Im Strome der Zeit • Europäische Perspektiven • Japanische Raum-  
not und Auswanderung • Wandlungen in Tokio • Amerika in Amerika

### AUFSÄTZE

Kurt Becker / Schöpferische Idee und politische Wirklichkeit • Kunstsymbolik in der Reichsbank • Oskar  
Aust / Englands Finanznöte — der wachsende Goldberg in USA • Zum Wesen der sozialen Frage • Gustav  
Cassel / Staatsanleihen im Kriege • Herbert K. R. Müller / Leistungssteigerung in der deutschen Wirtschaft •  
Die Restfinanzierung des künftigen Wohnungsbaues • Hans Schumann / Schwarz oder Weiß • Georg Schmückle /  
Von der Auswahl der Begabten • Bruno B. Schliephake / Friedrich Nietzsche zu seinem 40. Todestag •  
Friedrich Nietzsche / Dichter und Kunder

### UMSCHAU

Unbeachtete englische Einsichten • Morgenrot im Osten? • General Pflüchterfüllung • Plutokratie • Weltmacht  
Amerika • Pfund Sterling? • Was ist Biologie? • Die Heide träumt • Junges Volk am Werk • Anekdoten •  
Aus dem Wörterbuch der Wirtschaft • Splitter • Viele Buchbesprechungen

Aussprache: Über den Zins

Verlangen Sie kostenlos Probeheft vom

**OTTO LAUTENBACH VERLAG / BUCKOW**

Im märkischen Höhenland

*Handwritten signature: Hermann Hesse*